3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 11
November 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Unter der Lupe:
- E50 von Märklin
- 38.2-3 von Beckmann TT
- ET11 von Liliput/Bachmann
- 218 von Märklin
- Tibet-Zug von Bachmann China
- Großbekohlung von Auhagen
- Lion´s Coach Supreme von Rietze
- RS 03/30 „Aktivist“ von Jano

H0-Ottbergen macht Dampf
Mehrwert-Steuern



MIT SUPER-DAMPFLOK-DVD IM HEFT

Auslauf-Modell
Abschied vom 614

Stuttgart anno 1967
Dampf-Aus für die 01

Abenteuer Tibet
Per Bahn aufs Dach der Welt

Die DDR vor 25 Jahren

Verfolgungsjagd

Im Büssing-Oldtimer auf Dampflok-Pirsch

Werkstatt:
- Gleiswaage und -rampe für Schönheide
- Guter Lauf für Digital-V188

Inhalt



16 Ost-West-Fotojagd

Ein privater Busunternehmer aus Marienberg im Erzgebirge sorgte 1982 für Begeisterung bei Bahnfans aus der BRD.

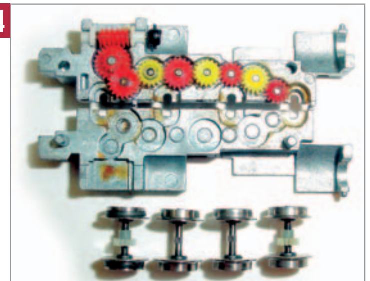
38 Hoch und höher

Seit über einem Jahr ist die Tibet-Bahn in Betrieb, jetzt gibt es auch die Modelle: Probefahrt auf Seite 71.



Doppeltes Lottchen **64**

Gunter Wiencierz verhilft Rocos Doppel-Diesellok V188 in N zu ausgeglichenen Fahreigenschaften.





82 Fernseh-Kleinkunst

Christa und Harald Wiehn aus Würzburg standen 45 mal 35 mal 46 Zentimeter für ihre Z-Anlagenidee zur Verfügung.



Titel: Im August 1982 begegneten sich die Reisegruppe mit Büssing und ein Dampfzug bei Nossen.
Foto: W. Schumacher

26 Ausrollen

Nürnberg und Braunschweig waren die Zentren der 614-Einsätze. Deren Zeit geht nun allmählich zu Ende.



PRIVATBAHN

Erste Metronom-Diesellok übergeben

Foto: Brüggemann



Die Metronom-Lok 246 002 am 21. September 2007 im Bahnhof Neu-Wulmstorf: Der Metronom nach Cuxhaven wird dort zukünftig nicht halten. Ab dem Fahrplanwechsel hält dort nur noch die S-Bahn, die EVB fährt dann lediglich noch bis Buxtehude. Für die Inbetriebnahme der S-Bahn müssen noch die Bahnsteige erhöht werden, der übrige Bahnhof befindet sich bereits im Komplett-Umbau.

● Der Betriebsbeginn des Metronoms auf der Strecke von Hamburg nach Cuxhaven rückt immer näher. Am 25. August 2007 wurde in Cuxhaven die erste Lok auf den Namen der Stadt getauft. Kurz darauf, am 31. August, übergab Bombardier die erste Diesellok bei einer kleinen Feier offiziell an Metronom.

Bei den Diesellokomotiven handelt es sich um die allerersten Traxx-Maschinen vom Typ P160 DE. Zwischen der Auftragsvergabe durch die LNVG im September 2005 über den Bau der neuen Diesellok-Baureihe 246 und der Auslieferung der ersten Fahrzeuge lagen gerade einmal rund 700 Tage! Bei Metronom berichtet man, dass die neue Baureihe äußerst zuverlässig läuft, lediglich bei der ersten Lok traten kleine Schwierigkeiten auf. Diese gewonnenen Erkenntnisse ließ man jedoch gleich in die Produktion der nächsten Fahrzeuge einfließen.

In Bremervörde wird das Bw der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) ausgebaut, dort sollen die Metronom-Dieselzüge gewartet werden. Hinter dem EVB-Bw entsteht derzeit eine weitere Halle.

Seit dem 3. September wird der erste Dieselzug bei der EVB auf der Strecke von Hamburg-Neugraben nach Bremervörde ausgiebig getestet. Gleichzeitig wird Personal ausgebildet. Da die Metronom-Wagen über keine Fahrkartenautomaten wie die EVB-Triebwagen verfügen, werden im Steuerwagen Fahrkarten verkauft.

Der technische Metronom-Geschäftsführer Dr. Carsten Hein ist zuversichtlich, dass der Betrieb im Dezember auf der Unterelbbahn ohne Probleme aufgenommen werden kann. Das Personal sei bereits großteils eingestellt, fügte der kaufmännische Geschäftsführer Henning Weize hinzu, und werde bereits geschult.

Mit der Taufe der zweiten Diesellok in Buxtehude am 1. September begannen auch die Loktaufen der neuen E-Loks auf den Unterwegsbahnhöfen zwischen Hamburg und Lüneburg sowie nach Tostedt: Ebenfalls nach dem Fahrplanwechsel im Dezember wird der Metronom die Regionalbahnverkehre südlich von Hamburg übernehmen. Zum Einsatz kommen ebenfalls neue Doppelstockwagen von Bombardier.

Foto: Brüggemann



Die feierliche Übergabe der ersten Traxx-Diesellok begleitete strömender Regen. Die Verantwortung für das Schiet-Wetter nahm EVB-Geschäftsführer Ulrich Koch (links im Bild) mit einem Lächeln auf sich. In der Mitte Peter Ammann von Bombardier und rechts im Bild Dr. Carsten Hein, der technische Metronom-Geschäftsführer.



Foto: Hruza

In Bad Schussenried auf der württembergischen Südbahn waren am Abend des 10. September 2007 41 018 und die ČSD-Dampfloks 475.179 und 498.022 auf ihrer Überführung vom Gotthard-Jubiläum nach Prag zu sehen, wo sie von der örtlichen Feuerwehr mit Wasser versorgt wurden.


Foto: Mike Heger

Am 22. September 2007 (bei der Durchfahrt durch den Bf Mörfelden) hatte die Porsche-Werbelok, 182 004, von Railion-Logistics die seltene Aufgabe, einen Sonderzug (DZ 46062) von Stuttgart Hbf nach Frankfurt (M.) Hbf zur Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) und abends (DZ 46063) wieder zurück nach Stuttgart zu ziehen. Der ungewöhnlich lange Zug bestand aus 13 Regiowagen, einem Steuerwagen mit Wittenberger Kopf sowie dem in der Mitte des Zuges eingestellten WGe-Gesellschaftswagen im Intercity-Design.

RUHRGEBIET

Love is everywhere

Unter dem Motto „Love is everywhere" wurde am 25. August 2007 erstmalig im Ruhrgebiet die Loveparade durchgeführt. Nach Angaben der Veranstalter strömten rund 1,2 Millionen Besucher in die Innenstadt von Essen. Der örtliche Nahverkehr und die Bahnen des Ruhrgebietes mussten eine bisher nicht gekannte Besuchermenge bewältigen. Aufgrund von Personen im Gleisbereich kam der Zugverkehr am Essener Hauptbahnhof zeitweise zum Erliegen. Die Empfangshalle musste mehrfach wegen Überfüllung geschlossen werden. Die DB AG wurde durch großes Engagement der privaten Bahngesellschaften unterstützt: Abellio, NordWest-, Regio-Bahn und die Prignitzer Eisenbahn beförderten die Techno-Anhänger zu ihrem Event. Insgesamt pendelten vier Sonderzugpaare auf der Verbindung Hamm – Düsseldorf. Auf der Köln-Mindener Bahnlinie setzte Abellio das erste Mal die neuen Flirt-Triebwagen in Doppeleinheiten ein. Die DB AG verstärkte ihre Regionalexpress- und S-Bahn-Linien in Richtung Essen.



Zahlreiche Sonderzüge brachten die Anhänger der Techno-Musik zum Essener Hauptbahnhof (Bild) und nach Essen-Altenessen.



Fotos: Hubrich

Die Ruhe nach dem Sturm?


Dr. Karlheinz Haucke

Es mag auf den ersten Blick merkwürdig erscheinen, aber mit dem überfälligen Eigentürmerwechsel bei der Modelleisenbahn GmbH, vormals Roco, könnte nun endlich in der Branche die dringend erforderliche Ruhe nach dem Sturm einkehren.

Ob es einem nun gefällt oder auch nicht: Die reichliche Dekade der Übernahmen bedeutet zwar eine schmerzhafte Zäsur, hat aber immerhin auch dafür gesorgt, dass traditionsreiche Marken nicht einfach vom Markt verschwanden. Was keineswegs selbstverständlich ist: Man denke nur an das Firmensterben in den 20er-Jahren.

Dass sich branchenfremde Investoren einkaufen, dürfte inzwischen niemanden mehr überraschen. Ist´s doch eigentlich nur die logische Konsequenz aus den brancheninternen Problemen. Ob allerdings mit der sich derzeit abzeichnenden Marktkonzentration allen künftigen Herausforderungen wirksam zu begegnen ist, muss sich noch erweisen. Überdies wäre die Modellbahn- und -bauindustrie insgesamt gut beraten, wenn sie bei aller Konkurrenz der einzelnen Unternehmen eine überzeugende gemeinsame Antwort auf die Gretchenfrage nach der richtigen Weichenstellung zur Rückkehr in die Erfolgsspur fände.

Eines ist für mich keine Frage: Wer mit der Modelleisenbahn dauerhaften Erfolg haben will, braucht selbst in der heutigen Zeit nicht nur Geschäftssinn, sondern auch ein Gespür für dieses Faszinosum. Vielleicht ist ja auch letzteres der Hauptgrund, dass sich ein Freisinger Bauunternehmer mit einem ganzen Firmenimperium im Rücken nicht nur im Irak, sondern auch in Bergheim engagiert. Schön wär´s jedenfalls.

Bahnwelt Aktuell



Foto: Hauswald

Freitagmorgen in Hilbersdorf: Unter den 14 ausgestellten Loks waren 43 001 (3. v. l.) und die beiden 35 (ganz rechts).

SEM CHEMNITZ

35-Doppel und große Parade

● Am Morgen des 24. August 2007 posierten vor dem Heizhaus von Chemnitz-Hilbersdorf nicht weniger als 14 Dampfloks. Zum Auftakt des 17. Heizhausfestes des SEM Chemnitz wurde aufgeboten, was Klang und Rang hat. Etliche Gastlokomotiven, zwei große Paraden und eine Nachtfotoparade am Rundhaus 1 ließen alle auf den Geschmack kommen. Am 24. August bespannten zwei Loks der BR 35 den „Heizhausexpress", 35 1097 der „IG 58 3047" aus Glauchau und 35 1019 des Lausitzer Dampflokclubs. Eine große Rundfahrt führte ihn unter anderem nach Nossen.

ITALIEN

Vossloh-G1000 für Hupac Italien

● Nachdem Hupac S.p.A. im Terminal Busto-Arsizio (Italien) den Vossloh-G 1000 BB-Prototyp (Ausführung Italien) von Januar 2005 bis Januar 2007 gemietet hatte und ausgiebig testen konnte, erfolgte 2007 der Kauf von zwei Loks dieses Typs für den Rangiereinsatz im Terminal und Streckeneinsätze in Italien. Die erste Hupac-G 1000 BB mit einer Leistung von 1100 kW und der Bezeichnung D100.051 HU wurde am 13. Februar 2007 ausgeliefert. Am 27. August erfolgte die Übergabe der baugleichen D100.052 HU.



Foto: Mike Heger

Die Überführung der D 100.052 HU von Kiel nach Italien erfolgte „als Ladung auf eigenen Rädern" im Güterzug. Zuglok war bei der Durchfahrt in Frankfurt (M) am 28. August 2007 die DB AG-189 060.

Zwischenhalt

■ **200 neue Arbeitsplätze** will die Deutsche Bahn AG schaffen. Die Berwerber/-innen arbeiten künftig im Servicebereich der 1. Klasse, deren Service eine weitere Aufwertung erhalten soll.

■ **DB Regio erhält den Zuschlag** für die Strecke Cottbus – Leipzig. Ab Dezember 2009 fährt das Unternehmen für 13 Jahre die RE-Linie 10 Cottbus – Leipzig und die RB-Linie 43 Cottbus – Falkenberg. Eingesetzt werden sollen Talent-Triebwagen.

■ **12,5-millionen mal** wurde seit der Einführung 1997 das Bayern-Ticket verkauft. Damit hat rechnerisch jeder Bewohner des Freistaates ein Bayern-Ticket erworben.

■ **Die Zentrale der Deutschen Bahn** soll ab 2010 in neuen Büros am Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) und am früheren Nordbahnhof untergebracht werden. Betroffen sind rund 2000 Mitarbeiter, die dann den DB AG-Tower am Potsdamer Platz räumen müssen.

■ **Die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH** hat über ihre Muttergesellschaft „BeNEX"-GmbH sechs Triebwagen des Typs Desiro bei Siemens TS geordert. Sie sollen mit Regio-Shuttlen ab Dezember 2008 den Betrieb auf dem Spree-Neiße-Netz übernehmen.

■ **DB Systel GmbH** heißt seit Anfang September der Zusammenschluss der bisher eigenständigen Konzerntöchter DB Systems und DB Telematik innerhalb des Geschäftsfeldes Dienstleistungen.

■ **Die ukrainische Eisenbahngesellschaft „UkrSalisnyzja"** erhält einen Kredit über 400 Millionen US-Dollar. Der Vertrag wurde mit der britischen Barclays Capital Bank abgeschlossen. Die Mittel sollen für den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke über den Dnjepr sowie für die Modernisierung des Schienennetzes und des Fahrzeugparks genutzt werden.

■ **Etwa 7,5 Milliarden Euro** müsste der Bund an die DB AG überweisen, wollte sich der Staat nach einer Privatisierung wieder alle Rechte am Schienennetz und der übrigen Infrastruktur sichern. Das teilte die Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit.

■ **Im Regelsatz für Hartz-IV-Empfänger** sind für Verkehrsausgaben insgesamt 59,36 Euro veranschlagt. Das teilte die Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Linksfraktion im Bundestag mit. Zum notwendigen Bedarf gehörten Fahrkarten für Bus und Bahn und Reparaturen am Fahrrad, nicht aber die Unterhaltung eines eigenen Kfz.

■ **Für drei S-Bahn-Projekte in Nürnberg** wurde Anfang September der Bau- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet. Es han-

GÜTERVERKEHR

Hamburger Hafenbahn-Ausbau

● Im Hamburger Hafen rechnet man bis 2015 mit einem starken Wachstum beim Güterumschlag. Das belegt das neue Gutachten „Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015", das die Hamburg Port Authority (HPA) gemeinsam mit der DB AG erarbeitet hat. Man rechnet damit, dass sich der Containerumschlag im Hamburger Hafen bis 2015 auf jährlich rund 18,1 Millionen Container verdoppelt. Für die Bahn wird ein überproportional wachsendes Volumen erwartet, das einer Verdreifachung des derzeitigen Transports entspricht. Im Hamburger Hafen sollen deshalb die Gleisanlagen weiter ausgebaut, die Verbindung von Stelle nach Lüneburg soll dreigleisig werden. In Hamburg-Rothenburgsort möchte man „Puffergleise" zum Abstellen von Zügen bauen. In Hamburg-Harburg und Maschen müssen die Gleisanlagen ebenfalls ausgebaut werden. DB AG und Stadt Hamburg wollen an der Verbesserung ihrer Infrastruktur arbeiten und dazu die so genannte „Y-Trasse" bis 2015 bauen. Diese beinhaltet eine Neubaustrecke südlich von Hamburg und Bremen nach Hannover. Die Strecke von Uelzen nach Stendal soll ebenfalls zweigleisig werden. Die Bahn will aber auch neue Wagen und Loks für den wachsenden Güterverkehr beschaffen, erklärte sie auf einer Pressekonferenz in Hamburg.

delt sich um die Strecken Nürnberg – Ansbach, Nürnberg – Neumarkt (Oberpfalz) und Lauf (links Pegnitz) – Hartmannshof.

■ **Ein Eurostar-Zug fuhr zur Eröffnung der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke in Großbritannien zwischen Paris Gare du Nord und London St. Pancras erstmals in der Zeit von zwei Stunden und 15 Minuten. Ab 14. November 2007 wird das die Regelfahrzeit zwischen beiden Metropolen sein.**

■ **Die polnische CTL Logistics darf nun auch in den Niederlanden fahren und kann damit Güterzüge aller Art von den Nordseehäfen zur EU-Ostgrenze anbieten. Den Weitertransport in Richtung Osten regeln bilaterale Abkommen der CTL mit den dortigen Bahnbetreibern.**

■ **Die S-Bahn Berlin will im Oktober einen Kundenbeirat gründen, mit dem sie Anregungen der Nutzer bei Unternehmensentscheidungen stärker berücksichtigen will.**



Foto: Seraphin

■ ***Die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (PRESS) überführte am 30. August 2007 drei ehemalige Grabenräumloks der Deutschen Reichsbahn aus Tschechien nach Espenhain. Die drei V100 liefen zuletzt für die Tschechische Staatsbahn. In Cranzahl legte der Überführungszug eine Pause ein, damit man für das Kopfmachen in Annaberg-Buchholz Süd die notwendige Zug- und Stoßvorrichtung installieren konnte.***

DB REGIO

Erster Außerferner Bahntag

● Ein Erfolg trotz mäßigen Wetters war der erste Außerferner Bahntag, den DB Regio Bayern am 1. September 2007 entlang der Bahnlinie von Garmisch über Reutte in Tirol bis Kempten veranstaltete. Anlass war der Abschluss zahlreicher Modernisierungsarbeiten entlang der Strecke von Ende Juli bis Ende August. Dabei wurden unter anderem sechs Brücken auf österreichischem Gebiet ausgetauscht und der Bahnhof in Reutte erhielt einen neuen Bahnsteig. Seit DB Regio 2001 den Bahnverkehr auf der damals von der Schließung bedrohten Strecke komplett übernahm, stieg die Zahl der Fahrgäste um 20 Prozent. Dies liege auch an den inzwischen eingesetzten modernen Fahrzeugen der Baureihen 425/426 beziehungsweise 642, wie Christoph Grimm, Sprecher von DB Regio Oberbayern, betonte. Es bestehe jedoch immer noch Sanierungsbedarf, um eines Tages auf der Strecke einen attraktiven Stundentakt anbieten zu können. Seitens DB Regio und des Tiroler Verkehrsverbundes VVT wurde die gute Kooperation betont. ÖBB-Vertreter glänzten durch Abwesenheit. Beim Außerferner Bahntag stand die Verknüpfung von Bahn und Tourismus im Mittelpunkt. Die Reisenden wurden an den Haltestellen auf touristische Attraktionen hingewiesen, die alle an diesem Tag geöffnet hatten.

Foto: Alkofer



Eine der Hauptattraktionen des Tages war die Möglichkeit zur Rundfahrt von München über Kempten, Reutte (Bild) und Garmisch mit dem Stuttgarter Rössle (VT 12.5) zum Preis des Bayerntickets!



Foto: Hruza

Während der Sperrung fuhr DB Regio die Kohlenstaubzüge von Kempten ins Zementwerk Vils.

BAHNWELT AKTUELL



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Piplack

Eine schwarze Donnerbüchse als Sushi-Restaurant? Entdeckt nicht in Japan, sondern im deutschen Norden. Von dort kann man etwa nach Helgoland starten oder auch zu einer deutschen Hansestadt. Große Bedeutung hat die gesuchte Stadt, die Teil des kleinsten Bundeslandes ist, als Seehafen und Werftenstandort. So befindet sich dort Deutschlands wichtigster Fischereihafen und viele Autozüge steuern den Ort mit rund 115 000 Einwohnern an, wo eines der wichtigsten deutschen Exportgüter auf Schiffe verladen wird. Wo steht der Sushi-Wagen denn?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete: „Cisalpino". Eine CD gewonnen haben: Stein, Matthias, 07549 Gera; Nitsche, Alexander, 01917 Kamenz; Heek, Johann, NL-2914 CE Nieuwerkerk A/0 Ijssel; Glass, Walter, 80009 München; Stops, Sven, 06268 Schmon; Schaub, Sigrid, 34327 Körle; Schorer, Karl, CH-3076 Worb; Aurich, Manfred, 09119 Chemnitz; Hamann, Ralf, 22043 Hamburg; Segerer, Dr. Hans, 82194 Gröbenzell; Vogler, Gregor, CH-1189 Saubraz; Schlie, H., 09224 Grüna/Sachs.; Chlebeck, Horst, 22359 Hamburg; Ritterbusch, Jürgen, 50354 Hürth; Mertinat, Steffen, 01109 Dresden; Klostermann, Friedrich, 85276 Pfaffenhofen; Missana, H., 04463 Großpösna; Black, J., GB-West Kilbride; Schulz, Oliver, 68163 Mannheim; Domke, Rüdiger, 31787 Hameln; Bissen, André, L-8325 Capellen; Limberg, Werner, 47661 Issum. Ein Buch gewonnen haben: Wagner, Hans-Jürgen, 27283 Verden; Stampfli, Roland, CH-4535 Hubersdorf; Hommel, Wolfgang, 08499 Mylau; Riedel, M., 01558 Großenhain/Sachsen; Lisson, Ingrid, 29549 Bad Bevensen; Dietz, Alexander, 95028 Hof; Riemenschneider, Reiner, 82008 Unterhaching; Tolksdorf, Konrad, 10557 Berlin; Jänicke, Ralf, 18106 Rostock; Heinrich, Rudolf, 75031 Eppingen.

MUSEUMSBAHN

Probefahrt mit der 52.221 auf der FJB

Die dem Schweizer Verein „Vapeur Val de Travers" (WT) gehörende 52.221 wurde in der Werkstätte ZOS Česke Velenice einer Hauptuntersuchung unterzogen. Nach einem Jahr Werkstattaufenthalt konnte nun am 22. September 2007 die Leistungsprobefahrt auf dem Teilstück Ceske Velenice – Veseli nad Luznici auf der ehemaligen Franz-Josefs-Bahn von Wien nach Prag absolviert werden. Diese nicht elektrifizierte Teilstrecke ist immer noch mit altösterreichischen Formsignalen ausgerüstet. Die 52.221 wurde in der Berliner Maschinenbau AG (vormals Schwartzkopff) gebaut und am 2. Februar 1943 der RBD Königsberg zugeteilt. Später wurde die Lok in die Ostmark (Österreich) überführt und der RBD Linz/Donau übergeben, wo sie das Bw Attnang-Puchheim erhielt. Die ÖStB bezeichnete die Lok dann mit 152.221. Nach der Auflösung der strategischen Reserve bei den ÖBB, wurde die Lok im betriebsfähigen Zustand in die Schweiz überführt. Zuerst an den Verein OSS (Oswald Steam in Samstagern) und seit 1992 ist die Lok beim jetzigen Verein VVT.



Foto: Haslebner

Die Aufnahme könnte bereits vor 62 Jahren erfolgt sein, als die Reihe 52 dort im Einsatz war, es hat sich seit damals an diesem Standpunkt nichts geändert. Das Signal ist bereits seit über 100 Jahren an dieser Stelle und die Bahnschranke mit Läutwerk ebenfalls.



Foto: Dollinger

Während mehrerer Wochen absolvierte ein IC4-Dieseltriebzug der Dänischen Staatsbahn (DSB) Probefahrten im Rahmen der Deutschlandzulassung auf DBAG-Gleisen. 83 Züge der italienischen Firma „AnsaldoBreda" sollten bereits seit 2003 die „Gumminasen"-IC3 im dänischen Fernverkehr ablösen. Technische Probleme bei einem Zulieferer brachten den Zeitplan jedoch enorm ins Wanken, weshalb die DSB (MEB berichtete) zunächst auf zehn deutsche ICE-TD zurückgreift. Der IC4 fuhr bei den Probefahrten nicht aus eigener Kraft, sondern wurde von 101 078 gezogen. Zum Ausgleich erhielt DB-Fernverkehr von DB Systemtechnik eine 120.5, die in dem Zeitraum Intercitys bespannte.

Foto: Henschel



Im September fanden Versuchsfahrten der Dortmunder Eisenbahn mit Prima-Loks vor Stahlzügen im Ruhrgebiet statt. Dank einer so möglichen Erhöhung der Grenzlast auf 2600 gegenüber 1700 Tonnen bisher könnten zwei Zugpaare täglich eingespart werden.

DB AG

Statt Flug der Nachtzug

● Aus „DB Nachtzug", „Urlaubsexpress" und „CityNightLine" wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 die einheitliche Marke „City Night Line" für den gesamten Nachtverkehr der DB AG. Auf 29 Verbindungen in neun europäische Länder soll der Kunde dann reisen und ausgeschlafen ankommen können. Neu ist nicht nur das Zugdesign in den Farben des Mutterkonzerns in weißer Grundfarbe und einem roten Fensterbereich sowie einem einheitlichen Service, sondern auch ein größerer Nutzen für den Kunden im Bezug auf die Buchung. Dank eine Verschmelzung der bisherigen Systeme soll nun eine durchgehende Buchung der Tages- und Nachtverbindung auf www.bahn.de online in sechs Sprachen möglich sein. Neu: Auch im Economy-Schlafwagen kann ein Einzelabteil (Zweite Klasse) gebucht werden. Nach den Worten der Bahn sei „City Night Line – die Renaissance des Nachtzuges".

Foto: Metzeler



Alle aktuellen Nachtzug-Lackierungsvarianten in Berlin: Künftig soll es nur mehr das neue Erscheinungsbild des Wagens in der Mitte geben.

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Dollinger

Anfang September mietete Railion erneut 15 Lokomotiven bei den ÖBB an, die voraussichtlich bis Jahresende den deutschen Loks im gesamten Bundesgebiet unter die Arme greifen sollen. Die Maschinen wurden am 6. September 2007 von Salzburg via München – Augsburg ins neue Heimat-Bw Nürnberg Rangierbahnhof überführt. Es handelte sich dabei um folgende Fahrzeuge: 1116 248, 249, 252, 253, 254, 255, 257, 258, 259, 261, 262, 263, 265, 266 und 272.



Foto: Liebhart

Als zweiter Werbe-Taurus für ein privates österreichisches Unternehmen wurde am 24. September 2007 auf dem Wiener Westbahnhof die für den österreichischen Mobilfunkbetreiber A1 werbende Lokomotive 1116.280 präsentiert. Die Maschine soll ein Jahr in dem vornehmlich in Weiß und Schwarz gehaltenen Design in Österreich und Deutschland auf der Schiene unterwegs sein. Bereits vor einigen Monaten wurde die 1016.047 als erster mobiler Werbeträger für ein privates Unternehmen im Design für die Wiener Städtische Versicherung von der verantwortlichen ÖBB-Werbecenter-GmbH präsentiert. Weitere mit Ganzwerbung versehene Lokomotiven und Triebwagen sollen folgen.

TOP und FLOP

TOP: Bodo-Erlebniszug

Erstmals startete am 9. September 2007 bei gutem Wetter der so genannte „Bodo-Erlebniszug", ein Sonderzug, der dreimal das Gebiet des Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbundes (Bodo) befuhr. Auf der Route Friedrichshafen – Ravensburg – Aulendorf – Kißlegg – Lindau – Friedrichshafen gab es entlang der Strecke zahlreiche Attraktionen wie geführte Wanderungen, Feste und Aktionen zum „Tag des offenen Denkmals". Der Zuspruch war enorm, die Werbetrommel wurde vorab vorbildlich gerührt.

FLOP: NVV steigt aus

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat den Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB-Tochter Kurhessenbahn gekündigt und sich damit von der Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg verabschiedet. Anliegende Gebietskörperschaften wollten sich nicht an den betrieblichen Mehrkosten beteiligen, der NVV wollte wiederum an anderer Stelle keine Einbußen hinnehmen. Erst vor zwei Jahren, im Augus 2005, hatten der NVV, die DB AG und zwei Landkreise den Vertrag unterzeichnet.

FRACHTVERKEHR

152 005 im attraktiven Claas-Look

Seit mehr als 40 Jahren transportiert die Bahn Landmaschinen der Firma Claas. Im Stammwerk Harsewinkel werden seit 1936 Mähdrescher hergestellt, insgesamt schon über 400 000 Stück, wobei heute über 50 Prozent per Bahn auf ihre erste Reise gehen. Spektakulär ist der seit 2005 stattfindende Versand von Bauteilen per Schiene ins Mähdrescherwerk Krasnodar, das in der Kornkammer Russlands liegt. Die Kapazität liegt dort bei 1000 Maschinen pro Jahr. Als Zeichen dieser langjährigen Partnerschaft haben Vertreter der DB AG und des Maschinenbauers am 31. August 2007 eine gemeinsam gestaltete Railion-E-Lok der BR 152 im saatgrünen Claas-Design im Berliner Hauptbahnhof präsentiert. Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der DB AG: „Wir wünschen dieser Lok mit vielen Anhängern und Mähdreschern hinten drauf immer eine gute Reise und natürlich auch immer weiterhin gute Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Häusern. Wir können zusammen nur besser werden und das ist das, was wir auch heute hier ein bisschen mit anstoßen wollten."



Modellbahner können sich schon bald auf ein 1:87-Modell von Märklin freuen.



Fotos: Metzeler

100 JAHRE

Noch genügend Dampf



Foto: Emersleben

Im 100. Jahr des Bahnbetriebswerkes kommen vor allem die beiden OL 49 zum Einsatz.

● Ruß, Dampf, Asche und ölverschmierte Hände der Schlosser – im polnischen Wolsztyn lebt noch heute die Dampflok im Regeldienst und erinnert an längst vergangene Tage. Nach dem offiziellen Dampflokende bei der PKP im Jahr 1992 entwickelte sich die rund 100 Kilometer östlich von Frankfurt (Oder) gelegene Kreisstadt Wolsztyn (14 400 Einwohner) zu einem Eldorado für Dampflokfreunde. 1907 wurde in Wolsztyn, damals noch Wollstein, ein kleiner vierständiger Lokschuppen errichtet. Nach nur zwei Jahren wurde er auf acht Stände, wie er sich noch heute zeigt, erweitert. Die ersten Maschinen im Bw waren preußische T3, die die fünf Strecken rund um den Ort befuhren. Die damals 16 Meter lange Drehscheibe wurde zuerst auf 20 m und im Juli 2002 sogar auf 20,5 Meter vergrößert. 1987 wurde aus dem Bw ein Museums-Bahnbetriebswerk. Die unterschiedlichsten Baureihen polnischer und deutscher Lokschmieden kamen in all den Jahren dorthin. Für Dampf rund um die Uhr stehen sogar Übernachtungsmöglichkeiten im Bw zur Verfügung.



Foto: Lindner

Noch braucht der ETR 500, hier auf der alten Strecke bei Fidenza, als Eurosprinter 9440 sechs Stunden und 12 Minuten für die Strecke Napoli C. über Rom, Florenz und Bologna nach Milano C. In der Poebene stehen die Arbeiten an der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke vor dem Abschluss. Wenn auch zwischen Florenz und Bologna die neue Strecke durch die Apenninen, von 78,5 Kilometern liegen 73,3 im Tunnel, fertiggestellt sein wird, wird das Reisen mit Hochgeschwindigkeit dem Flugzeug endlich Paroli bieten können.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise



Kleinbahnidylle in Ostpreußen zu deutscher Zeit: Skaisgirren im damaligen Kreis Elchniederung.

Am Kriegerdenkmal

Als im Jahre 1905 das Bild des Kleinbahnzuges im ostpreußischen Skaisgirren entstand, war die 36 Kilometer lange 750-mm-Strecke nach Insterburg gerade einmal knapp drei Jahre alt. Die Insterburger Kleinbahn betrieb damals ein Schmalspurnetz von immerhin 223 Kilometern Länge. Die ostpreußischen Kleinbahnen erschlossen sehr dünn besiedelte Gebiete, das Zugangebot war vor allem nach 1918 bescheiden. Ab 1938 hieß Skaisgirren dann Kreuzingen, ab 1945 schließlich Bolschakowo, denn das nördliche Ostpreußen kam damals unter sowjetische Verwaltung. Viele Dörfer verschwanden ganz von der Bildfläche, für die Kleinbahnen gab es nichts mehr zu tun. Sie wurden noch 1945 gänzlich abgebaut und als Reparation in die Sowjetunion gebracht. In Skaisgirren lag das Gleis in der Hauptstraße. Rund 200 Meter haben alle Zeitwirren überlebt. Verschwunden sind allerdings die Häuser und Geschäfte aus deutscher Zeit. Ein Kriegerdenkmal findet man allerdings immer noch neben den einstigen Kleinbahngleisen: Es erinnert heute an die Soldaten der Roten Armee und an die „Befreiung“ vor 62 Jahren.

Fotos: Schumacher/Slg. Schumacher



Skaisgirren (Bolschakowo) mit der Hauptstraße Königsberg (Kaliningrad) – Tilsit (Sowjetsk) heute. Im Hintergrund die einstigen Kleinbahngleise.

BUNDESREGIERUNG UND EU

Mehr Fahrgastrechte

Bahnfahrer sollen deutlich mehr Rechte erhalten, besonders bei Verspätungen und Zugausfällen. Das sieht ein Gesetzentwurf zur Verbesserung der Fahrgastrechte vor, den Bundesjustiz- und -verbraucherministerium vorstellten. Bei Verspätungen muss das Eisenbahnunternehmen ab 60 Minuten 25 Prozent und ab 120 Minuten 50 Prozent des Fahrpreises erstatten. Zeichnet sich eine Verspätung von mehr als 60 Minuten ab, kann der Fahrgast die Erstattung des Fahrpreises verlangen und von der Reise absehen. Weitere Regelungen betreffen unter anderem die Haftung bei Personenschäden, Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität und die Informationspflichten der Eisenbahnunternehmen. Innerhalb des sogenannten dritten Eisenbahnpaketes verabschiedete auch das Europäische Parlament Neuregelungen zu den Fahrgastrechten, die im Entwurf der beiden Bundesministerien bereits berücksichtigt sind. Die neue EU-Fahrgastverordnung wird Ende 2009 in Kraft treten. Ausnahmen lässt sie im Fernverkehr für fünf Jahre, im Nahverkehr vorerst unbegrenzt zu. Außerdem wurden Mindestanforderungen für die Zertifizierung von Lokführern festgelegt.

RUHRGEBIET

Deutsche Schweizer



Foto: Piplack

482 034 ist die erste Lok einer kommerziellen Bahn, die an diesem Bahnsteig Halt macht, nachdem dieser von 41360 der Dampfloktradition Oberhausen vor wenigen Monaten eingeweiht wurde.

Die Lok „Duisburg“ von SBB Cargo (482 034) stand vom 25. bis 28. August 2007 mit zwei Güterwagen im Landschaftspark Meiderich in Duisburg. Sie war Teil der mobilen SBB-Cargo-„railshow“ für geladene Gäste und Kunden. In Anbetracht des Themas Industrietransporte ist die dort vorhandene Kulisse ein gut gewählter Ausstellungsort. In den Güterwagen befinden sich Info-Ausstellungen und Equipment für die Veranstaltung. Ziel ist es, weitere Kunden zu gewinnen, um die Expansion von SBB Cargo in Deutschland voranzubringen. Duisburg ist auch der Sitz von SBB Cargo Deutschland.

HAMBURG

100 Jahre S-Bahn



Foto: Brüggemann

Der Dampfzug auf den Gleisen der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn war die größte Attraktion zum 100. Geburtstag. Die Mindener T 11 7512 (ex. 74 231) verlässt während der Jubiläumsparade gerade den Bahnhof Poppenbüttel.

● Die S-Bahn Hamburg GmbH feierte am 2. September 2007 mit einem großen Fest im S-Bahn-Werk in Ohlsdorf ihren 100. Geburtstag. Auftakt der Festveranstaltung war eine Jubiläumsparade von Ohlsdorf nach Poppenbüttel und zurück. Es wurden Züge aus allen Generationen gezeigt, der Planbetrieb ruhte während der Parade. Das größte Interesse fand ein Dampfzug der Museums-Eisenbahn Minden mit einer Lok der Baureihe 74 (preuß. T 11), die auch auf der Hamburger Stadtbahn bis 1925 zum Einsatz kam. Ebenfalls gelang es der S-Bahn, einen Wechselstromzug mit Tonnendach aus dem Jahr 1927, gezogen von zwei S-Bahn-Köfs, in der Parade fahren zu lassen. Nach 52 Jahren kam so wieder ein Wechselstromzug auf der Hamburger S-Bahn zum Einsatz. Zu Gast waren zwei Triebzüge der Berliner S-Bahn, ein ET 167 und ein 481, die auch an der Jubiläumsparade teilnahmen. Die Berliner S-Bahnzüge wurden von der Lok EDE 478 60 gezogen, die sie auch von Berlin nach Hamburg und zurück überführte. Alle Fahrzeuge wurden anschließend im S-Bahn-Werk ausgestellt.



Foto: Marquardt

Bis 21. Oktober 2007 ist die Strecke Immenstadt – Hergatz wegen Gleisbauarbeiten gesperrt. In Röthenbach erhält der zweite Außenbahnsteig am Gleis 3 eine Unterführung, zwischen Röthenbach und Oberstaufen werden zwölf Kilometer Gleis erneuert. Während der Bauarbeiten feiert die DB dank der EfW-Verkehrsgesellschaft-Loks (212 052, 212 370, 221 122, 260 311 und 260 312!) Wiederauferstehung. Die V 60 erledigen das Rangieren in Kempten, die anderen Loks sind im Baustellenverkehr unterwegs. Alle Loks tragen ein altrotes Farbkleid.

Bahnwelt Aktuell

ARRIVA

Neuer Alex-Look

● Aus „ALEX" wird „alex": Ab kommendem Fahrplanwechsel wird der Arriva-Länderbahn-Express („alex") den Verkehr auf den Strecken Lindau/Immenstadt – München – Hof/Furth im Wald aufnehmen und damit auch den alten „Allgäu-Express" („ALEX") ersetzen. Seit Anfang September wurden die dafür vorgesehenen Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb getestet und zwar in der Fahrplanlage des Vogtland-Expresses von Hof über Chemnitz nach Berlin Ostbf, Alexanderplatz, Friedrichstraße und Zoo. Anfänglich wurden vier, später drei Reisezugwagen (1. und 2. Klasse) eingesetzt. Bespannt werden die Alex-Züge von Siemens-Eurorunner-Dieselloks (BR 223). Bemerkenswert ist der schicke einheitliche Anstrich von Lok und Wagenmaterial. Handicap bei den Testfahrten war ein fehlender Steuerwagen, der das Umfahren des Zuges in Grunewald erforderte.

Am frühen Morgen, 16. September 2007, passiert der neue „alex" Chemnitz-Glösa in Richtung Berlin.



Foto: Oehler



Foto: Mann

Dienstälteste 140 ist die nun 50-jährige 140 002, die am 30. August 2007 in Darmstadt-Eberstadt eine Überholung abwartet. Die 140 002 wurde am 26. Juni 2006 z-gestellt, erhielt dann doch noch eine Zwischenuntersuchung (IS 600) in Dessau und konnte am 31. Juli 2007 nun ihren 50. Geburtstag feiern!

EISENBAHNERNACHWUCHS

Neue Azubi-101

● Anlässlich der Auftaktveranstaltung zum Ausbildungsstart der Deutschen Bahn Bereich Südost stellte am 3. September 2007 Alfred Possin, Geschäftsführer Personal DB Dienstleistungen, gemeinsam mit Auszubildenden die neu gestaltete Azubi-Lok der Baureihe 101 im Leipziger Hbf vor. Die Gestaltung der Lokomotive war bundesweit im Wettbewerb „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt" ausgeschrieben. Ziel dieses Wettbewerbs sei die Förderung von Zivilcourage und kollegialem Miteinander. Beim jährlich stattfindenden Wettbewerb werden Auszubildende der Deutschen Bahn AG für ihr Engagement gegen Extremismus, Fremdenfeindlichkeit und Gewalt geehrt. Die beklebte Lok war in diesem Jahr eines von zehn prämierten Projekten. Die Beklebung der in Leipzig vorgestellten Azubi-Lok wurde durch eine Sponsoring-Partnerschaft mit der Firma Modelleisenbahn GmbH ermöglicht. Deren Marketingleiterin Senay Kaya übergab anlässlich der Veranstaltung das erste 1:87-Modell im Design des Originals an Alfred Possin. Anfang 2008 soll es im Handel sein.



Foto: Berg

Der Entwurf des Azubi-Teams „Mission Toleranz" der Ausbildungswerkstatt Offenburg bestimmt das neue Aussehen der Lok.

Der Schwellenleger

Diskriminierungsfrei

● Zu den Wörtern, an die man sich seit Verabschiedung der Bahnreform gewöhnen musste, gehört „diskriminierungsfrei". Was aber ist eine Diskriminierung? Die Bundesnetzagentur hat am 29. August der DB Netz AG bescheinigt, eine solche zugelassen oder vorsätzlich bewirkt zu haben: Die Nordostseebahn (NOB) betreibt seit 2005 als EVU den Regionalverkehr Hamburg – Westerland. Vom 23. bis zum 25. Juni wurde im Bereich des Bahnhofs Meldorf gebaut. Betroffen davon waren vor allem die Züge der NOB (bis auf vier IC-Zugpaare der DB). Während der Bauarbeiten stand nur ein Gleis zur Verfügung, an besagtem Wochenende begannen die Schulferien in NRW (was zu vollen Zügen führte). DB Netz teilte der NOB erstmals vier Wochen vor Beginn das Stattfinden der Bauarbeiten überhaupt mit! Alle Bemühungen der NOB um zeitliche Verlegung blockte DB Netz ab, die NOB sah sich mit einem gerade so zu beherrschenden Organisationsaufwand konfrontiert – und legte Beschwerde bei der Bundesnetzagentur ein. Die wertete das Vorgehen von DB Netz als Diskriminierung im Sinne des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes: EVU müssen so rechtzeitig über Baumaßnahmen verständigt werden, dass begründete Einwände berücksichtigt werden können. Eben diskriminierungsfrei.

In eigener Sache: DVD Heft 11/07

Für die beigelegte DVD haben wir ein Einlegeblatt für handelsübliche DVD-Boxen als PDF-Datei erstellt. Dieses kann auf www.modelleisenbahner.de heruntergeladen werden.



Foto: R. Skadow

Die ehemalige 363 714 von DB Railion erhielt Ende Juli eine Hauptuntersuchung und ist nun als 363 006-6 der Press im Einsatz. Die Lok erhielt Funkfernsteuerung und eine Rangierkupplung.

BAYERN

Feiern in Fürth



Foto: Mann

Dampflokparade: 52 8195, 52 8080, 41 360, 475.111, 03 1010 und 64 491.

● Am Wochenende 15./16. September 2007 stand ganz Fürth Kopf, denn es galt, 1000 Jahre Fürth mit einem Eisenbahn-Festival unter dem Motto „Ankunft: Eisenbahnstadt Fürth" zu feiern. Mit Hilfe des Verkehrsmuseums und der umliegenden Vereine konnte eine hervorragende Fahrzeugparade gezeigt werden. Alle Fahrzeuge durften von innen und außen in Augenschein genommen werden. An beiden Tagen waren die Tribünenplätze in kürzester Zeit besetzt und schon zwei Stunden vor Beginn gab es keine freien Stehplätze entlang des Paradegleises mehr. Ein kleines Highlight war der Besuch der tschechischen 475.111, die leider nur im Verbund mit den anderen Dampfern schmauchen durfte. Durch die Stadt reiste man im historischen Post- oder Stadtbus. „infra fürth" zeigte alte und neue Omnibusse im für alle Gäste offenen Depot.



Eisenbahnfans im Nostalgierausch: Abenteuer DDR vor 25 Jahren

BÜSSING CONTRA REICHSBAHN –

Eine kleine private Busfirma aus dem Erzgebirge machte 1982 unter Eisenbahnfreunden in der BRD Furore: Mit herrlichen Bus-Oldtimern und einem engagierten Fahrer. →



DAMPF

Mägdesprung an der Selketalbahn anno 1982: Malletts im Plandienst, alte Wartburgs auf der Straße und ein uriger Büssing-Bus. Idylle pur im malerischen Harz.



Kaum zu glauben, aber die Reko-50.35 ist eigentlich moderner als der Büssing 5000TU aus dem Jahre 1951; Zschopau Frühjahr 1982.

Damp-Eldorado in den Achtzigern: Die DDR-Reichsbahn

Kurzbesuch in Mügeln: Zwei IVK transportieren Kaolin auf schmaler Spur, und auf dem Feld herrscht noch die Pferdestärke.



Büssing-TU-Parade bei der Fa. Mauersberger: Links der Reisebus mit Kässbohrer-Aufbau, dann die Linienbusversion und der Stadtbus.



Gruppenbild mit Büssing: 35 Dampflokfans aus dem Westen und Organisator Joachim Schmidt vor dem Fotogeschäft Schmidt in Nossen.

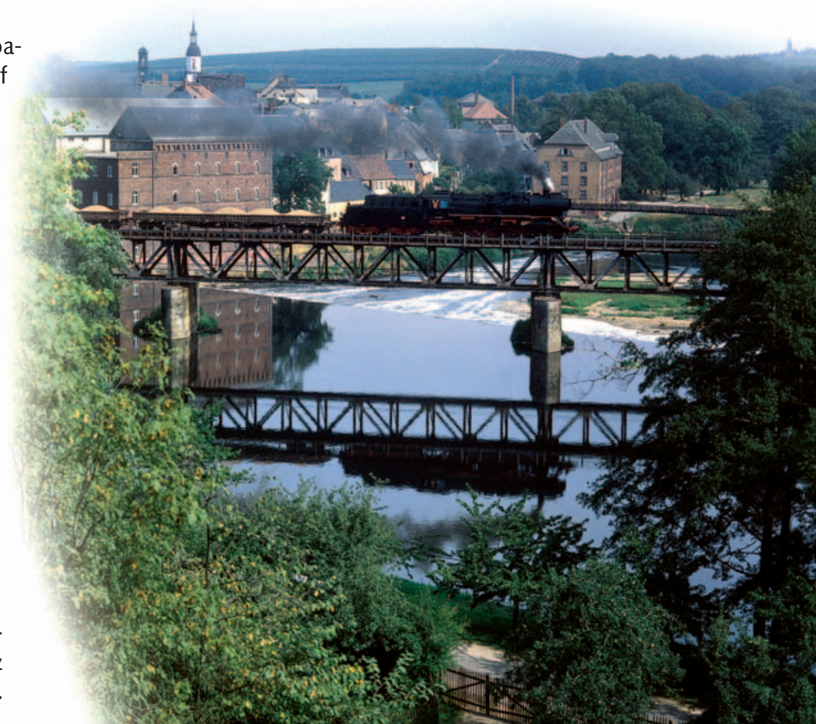
Es war eine kleine Sensation - zumindest für Dampflokfreunde in ganz Europa: Anfang 1982 gab der Industrieminister der DDR die Weisung aus, 15000 Lkw und 5000 Busse bis zum Jahresende stillzulegen und deren Transportleistung auf die Schiene zu verlegen. Das auch in der DDR anstehende Ende der Dampftraktion schien in weite Ferne gerückt, denn in der DDR herrschte Ölmangel.

Daher sollten vor allem Kohledampfloks reaktiviert werden, 33 der leistungsfähigen Öl-44 waren für den Rückbau auf Kohlefeuerung vorgesehen.. Obwohl es nur noch wenige Schnellzugloks zu erleben gab und auch die Bergkönigin der BR 95 ausgedient hatte: Die DDR avancierte quasi über Nacht wieder zum Dampflokparadies, das aber nachwievor vielen Westbürgern verschlossen war. Ohne Einladung konnte man kaum ein Visum erhalten. Der Weg über das Reisebüro der DDR war kompliziert und teuer.

Als der bekannte Eisenbahnfotograf Joachim Schmidt Anfang 1982 im Erzgebirge auf einen alten Büssing-Bus im Liniendienst stieß, wurde die bestechende Idee geboren, einen solchen stilechten Oldtimer für organisierte Gruppenreisen durch die DDR einzusetzen. Der damals schon über 30 Jahre alte Büssing 5000 TU gehörte dem kleinen privaten Busbetrieb von Emil Mauersberger in Marienberg-Hüttengrund. Der Chef war von dieser Idee äußerst angetan. Derartige Westgeschäfte mussten allerdings über das Reisebüro der DDR laufen, das - chronisch devisenhungrig - sofort zustimmte.

Zusammen mit einer westdeutschen Eisenbahnfreunde-Zeitschrift arbeitete Joachim Schmidt für August 1982 ein dreitägiges Programm aus – mit Schwerpunkten im sächsischen Bergland und einem Abstecher ins Harzvorland. Bereits wenige Tage nach Veröffentlichung war die Reise komplett ausgebucht, zwei kurzfristig anberaumte Termine im September erlebten einen ähnlichen Andrang.

Zur Anreise wurde die Bahn benutzt. In Riesa begrüßte dann der Mauersberger-Büssing die Eisenbahnfans aus der BRD. Nun sind Busse sonst eher der Feind des Eisenbahnliebhabers, der alte Büssing begeisterte jedoch alle – quasi Liebe auf den ersten Blick. Zwar war der 5000 TU mit Oberlichtern und Schiebedach wegen Motorschadens kurzfristig ausgefallen, der Büssing mit dem Kennzeichen XY 62-07 beeindruckte die Westgäste nicht weniger. Dabei handelte es sich um die etwas neuere Linienbusvariante des TU. ➔



Tolles Fotomotiv auch für die Büssing-Reisenden: Die Muldebrücke in Rochlitz mit dem Sandzug nach Glauchau.


Überholung der besonderen Art an der inzwischen stillgelegten Strecke Schlettau – Crottendorf, einem späten Refugium der BR 86.


Etwas eng, aber durchaus gemütlich ging es im Bus selbst zu. Und auch die Fotoausrüstungen fanden ihren Platz.

Beiden gemeinsam: Der Büssing-Unterflurmotor U 9, der auch in den DB-Schienenbussen Verwendung gefunden hatte. Entsprechend vertraut war der Sound der 135-PS-Maschine.

Fahrer Gottfried Jahner erwies sich in den folgenden drei Tagen als wahrer Meister seines Faches. Er flog geradezu mit seinem Büssing über die nicht immer schlaglochfreien DDR-Straßen. Die Verfolgung der Dampfzüge geriet dann auch zu einer einzigartigen Erfolgsgeschichte. Reiseleiter Joachim Schmidt kannte die Stellen und den Fahrplan, Fahrer Gottfried steuerte den Bus souverän an die Fotopunkte - und zwar so, dass genug Zeit war, die Kameras entsprechend zu positionieren. Gottfrieds Motto hieß im sympathischen Erzgebirgsdialekt: „Geht ne, gibts ne."

Die Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften blieb dabei oft auf der Strecke. Ärger mit der Vopo gab es nicht, obwohl so mancher Uniformierte bleich dem rasenden Bus nachblickte. Mit dabei war natürlich die Staatssicherheit - mit eindeutig indentifizierbaren Ladas und Wartburgs. Eingegriffen wurde aber nicht, denn den nicht sonderlich getarnten Stasileuten wurde schnell klar, dass es sich tatsächlich nur um eine Gruppe von Dampflokverrückten handelte. Obendrein stand auch der DDR-Reiseleiter im Dienste der „Firma", so dass staatsschädigendes Verhalten nicht zu erwarten war. Trotz der Allgegenwart von „Horch und Guck" spielten auch die Reichsbahner immer mit vollem Engagement mit.

Die ersten drei Touren begeisterten schließlich mit toller Foto- und Filmausbeute, mit vielen außergewöhnlichen Erlebnissen und außerordentlich positiven Eindrücken. Teilnehmer und Organisiatoren waren sich einig, dass dieses Konzept ausgebaut werden sollte. Zwei Mitreisende erklärten sich sogar bereit, die Motorersatzteile für den Oberlicht-Büssing in die DDR zu schmuggeln, damit der Schiebedach-Bus dann im Frühjahr auch zur Verfügunge stehen könne..

Zunächst wurde dann aber eine große Wintertour zum Jahreswechsel 1982/83 angesetzt. Dabei sollte für die Filmer zusätzlich der kleine Mauersberger-Büssing mit Mittelmotor zum Einsatz kommen. Alles war organisiert, das Programm samt Büssings vom Reisebüro der DDR bestätigt. Doch was stand dann am 30. Dezember am Bahnhof von Karl-Marx-Stadt (Chemnitz)? Zwei gelbe Ikarus-Kästen mit mürrischen Busfahrern, die nicht allzuviel Lust verspürten, auf Dampflokjagd zu gehen. Die Stimmung war gereizt, Reiseleitung und Gruppe weigerten sich, „volkseigen" durch das Erzgebirge zu fahren. Der DDR-Reiseleiter ließ verlauten, die Fa. Mauersberger hätte kurzfristig abgesagt und so müsse eben der VEB-Kraftverkehr einspringen. Ein Anruf in Marienberg ergab dann ein anderes Bild: Die Chefin war zerknirscht. Alles sei vorbereitet gewesen, die Busse winterfest und durchgecheckt. Da habe das Reisebüro der DDR am Tag zuvor mitgeteilt, der Kunde aus dem Westen →


Eine besondere Rarität: Altbau-50 1298 lief im Dezember 1982 im Güterzugdienst zwischen Meißen und Nossen.



Fotostopp zwischen zwei Dampfzügen bei Döbeln: Ein Trabi-Vorgänger P70 wird am Wegesrand repariert (31. Dezember 1982).



Trotz Stasi-Begleitung gab es eine perfekte Foto- und Filmausbeute

Silvesterüberraschung an der Freiberger Mulde zwischen Nossen und Döbeln: Die Traditionslok 35 1113 im Güterzugdienst.



Dampflokwinter im Erzgebirge: 86 049 vom Bw Aue kämpft sich am Neujahrsmorgen 1983 mit einem Güterzug nach Marienberg hinauf.

Rauch, Dampf und Oldtimer im Erzgebirge - auf Schiene und Straße

Ein Muss bei den Büssing-Touren: Die Jöhstädter Bimmel mit den IVK im Personen- und Güterzugdienst (Schlössel, 2. Januar 1983).



wolle nicht mehr mit den „alten Kisten" der Firma Mauersberger fahren.

Es gab aber klare Verträge inklusive der Stellung von Büssing-Bussen. So führten wir Reiseleiter schließlich harsche Gespräche mit der Berliner Zentrale des DDR-Reisebüros. Die Drohung, wieder abzureisen, brachte schließlich die Zusage, dass ab Mittag die Büssings wieder zur Verfügung stünden.

Die wenigen Stunden mit den Ikarus-Bussen machten deutlich, was der alte Büssing und vor allem Fahrer Gottfried leisten konnten. Die Würfel aus Budapest waren vergleichsweise lahme Enten - trotz höherer Motorleistung. Die unmotivierten Staatsfahrer kamen dazu und so sahen wir oft nur noch die Schlusslaternen eines Dampfzuges.

Mit Gottfried Jahner und Emil Mauersberger kam die alte Stimmung dann sofort wieder zurück. Und die Dampflokjagd gelang ohne Probleme. Ob an der Bimmel nach Jöhstadt, mit der Reihe 86 nach Marienberg oder einer Altbau-50 rund um Nossen: Das winterliche sächsische Bergland begeisterte mit Rauch, Dampf und Pulverschnee. Alle fuhren mit herrlichen Aufnahmen nach Hause und der Vorfreude auf neue Touren, unter anderem, weil die Instandsetzungsarbeiten am Oberlicht-Büssing gute Fortschritte machten.

Rund 350 Buchungen waren für die ersten Touren eingegangen, nur ein kleiner Teil durfte mitfahren. Ausbauen konnten wir dieses Konzept nicht mehr, denn die DDR teilte kurz nach Fahrtende lapidar mit, die Büssings stünden „aus technischen Gründen" nicht mehr zur Verfügung. Die perfekte Zusammenarbeit eines privaten DDR-Betriebs mit der BRD durfte nicht sein - trotz hoher Deviseneinnahmen. So scheiterte diese einmalige Episode in der deutsch-deutschen Geschichte nach kurzer Zeit. War es die Stasi, mauerten Parteibetonköpfe oder gab es einfach Neider? Der genaue Grund kam niemals heraus. Geblieben sind Erinnerungen an unglaublich engagierte DDR-Bürger und natürlich tolle Fotos aus einer untergegangenen Welt. *WS*

In alter Frische

Nach dem politischen Ende der Dampfloktouren herrschte im Hause Mauersberger Frust über die Methoden übergeordneter Stellen. Dennoch fuhr man noch drei Jahre Schüler und Werktätige im Erzgebirge. 1986 war Schluss, Emil Mauersberger ging in Rente. Organisatoren und Teilnehmer der Büssing-Touren versuchten, die Büssings zu erwerben und in den Westen zu bringen. Die DDR teilte schließlich mit, alle Mauersberger-Büssings seien inzwischen verschrottet.

Entsprechend groß war 2005 die Überraschung, als Eisenbahnfilmer Joachim Schmidt einen vorbildlich restaurierten Büssing in der Nähe von Annaberg entdeckte. Genaue Nachforchungen brachten zutage, dass es sich um den Reise-Büssing aus dem Mauersberger-Bestand handelte. Engagierte Fahrer des VEB-Kraftverkehr Annaberg hatten ihn damals gerettet – nicht offiziell, versteht sich. Schrott wurde gesammelt und die geforderte Verschrottungsmeldung ging nach Berlin, der Bus selbst wurde in einem Garten versteckt.

Nach der Wende wurde das gute Stück wieder hervorgeholt und von der BVO Annaberg vorbildlich restauriert. Emil Mauersberger hat seinen alten Büssing inzwischen wieder mehrmals in Betrieb erlebt. In alter Frische wie er selbst. Mit 86 Jahren ist er noch ein rüstiger Pensionist, der mit etwas Wehmut an die Zeit als Busunternehmer denkt. 1954 hatte sein Vater die Firma gegründet – ein mutiger Schritt in der sozialistischen DDR, die Büssings kamen gebraucht in den frühen Sechzigern in den Hüttengrund. Mehr als zehn Beschäftige hatte man nie, sonst hätte die Verstaatlichung gedroht. Gottfried Jahner stieß 1970 zur Belegschaft und blieb bis zum Ende 16 Jahre später. Zum VEB Kraftverkehr ging er nicht, sondern hängte die Fahrerlaufbahn an den Nagel. Der große Staatsbetrieb ohne Büssings reizte ihn nicht. Dem Erzgebirge blieb er aber treu, er lebt noch heute im malerischen Marienberg.



Emil Mauersberger heute.



Gottfried Jahner fuhr bis 1986 Büssing!

Fotos: Schmidt (10), Schmuacher (4), Bösherz (2)



Vorbildlich restauriert: Einer der einstigen Mauersberger-Büssings 5000 TU.



Der Reise-Büssing blieb im Erzgebirge erhalten (Schmalzgrube Juli 2005).



Blick von Südwesten auf die Gleisanlagen mit der Y-Weiche; von den alten Hochbauten blieb nur der Lokschuppen erhalten.

Moderne Endstationen an Nebenbahnen bestehen zumeist aus einem einzigen Stumpfgleis. Oberharmersbach-Riersbach macht da eine löbliche und betriebsame Ausnahme.

Wende-Punkt

Auch im Nordschwarzwald ist die Zeit nicht stehengeblieben. Doch im Unterschied zu der bei der DB AG mittlerweile weitverbreiteten Minimalausstattung hat die moderne Endstation in Oberharmersbach-Riersbach, wo eine Stichstrecke der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG) endet, mehr zu bieten als nur ein Stumpfgleis mit Prellbock.

Ins Harmersbachtal kam der Eiserne Weg anno 1904, nachdem sich die Orte Zell und Oberharmersbach seit 1899 verstärkt um eine Schienenverbindung zu dem an der Schwarzwaldbahn gelegenen Bahnhof Biberach (Baden) bemüht hatten. Am 15. Dezember 1904 nahm die damals bekannte Firma Vering und Waechter den Betrieb auf der 10,6 Kilometer langen Stichbahn auf. Am Endpunkt Oberharmersbach-Riersbach entstand ein kleiner Lokbahnhof.

1917 ging die Bahn in den Besitz der zum selben Konzern gehörenden Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG) über.

Als die DEBG in den 50er-Jahren das Interesse an ihren badischen Nebenstrecken mehr und mehr verlor, gründete das Land Baden-Württemberg 1962 die SWEG, um wenigstens einen Teil der DEBG-Strecken zu retten. 1963 übernahm die SWEG die Harmersbachtalbahn. 1998 übernahm die Ortenau-S-Bahn (OSB), eine 100-prozentige SWEG-Tochter, den Betrieb.

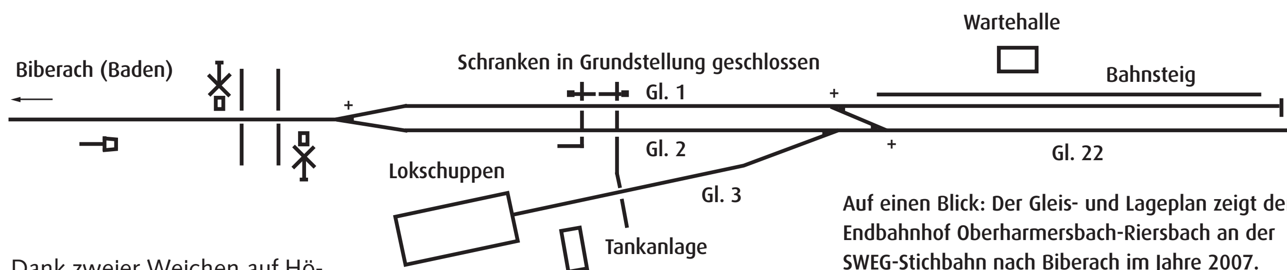
Mit der grundlegenden Streckenmodernisierung in den 90er-Jahren ging auch eine weitreichende Umgestaltung des Endbahnhofs einher. So wurde 1998 die Strecke um 100 Meter verkürzt und das Empfangsgebäude abgerissen. In Höhe der vormaligen Ladestraße wurde ein neuer Bahnsteig mit Wartehalle gebaut. Der Reiseverkehr erfuhr eine beträchtliche Aufwertung, der öffentliche Güterverkehr nach Oberharmersbach hingegen wurde eingestellt.

Das am Bahnsteig entlangführende Gleis 1 wird am Bahnhofskopf über eine Außenbogenweiche, eine so genannte Y-Weiche, befahren; der andere Weichenstrang bindet das Gleis 2 an. Auf dessen Verlängerung, als Gleis 22 bezeichnet, werden gelegentlich vorübergehend nicht benötigte Triebwagen – im Einsatz sind auf dieser Strecke Regio-Shuttle des Typs 1 (RS 1) – abgestellt.

Die Gleislänge reicht aus für zwei Triebwagen dieser Bauart.



Blick nach Südwesten: Neben dem alten Lokschuppen steht die Tankanlage für die Triebwagen, die Zufahrt erfolgt über Gleis 3.



Auf einen Blick: Der Gleis- und Lageplan zeigt den Endbahnhof Oberharmersbach-Riersbach an der SWEG-Stichbahn nach Biberach im Jahre 2007.

Dank zweier Weichen auf Höhe des Bahnsteigkopfes sind zwischen Gleis 1 und Gleis 22 Sägefahrten zur Bereit- oder Abstellung der Triebfahrzeuge möglich.

In Gleis 2 mündet gegenläufig das Lokschuppengleis 3 ein, an dem sich auch eine Diesel-Betankungsanlage befindet. Der Lokschuppen, zugleich Werkstatt, ist übrigens das einzige Überbleibsel der alten Bahnhochbauten.

Der Endbahnhof Oberharmersbach-Riersbach liegt etwas erhöht am Talhang. Die Neigungslage der Endstationsgleise beruht dabei nicht nur auf den örtlichen Gegebenheiten, sondern folgt auch sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten. Der Kulminations- oder Brechpunkt der Strecke befindet sich auf Höhe der Trapeztafel (siehe Zeichnung). Danach fällt das Gleis bis zur Einfahrweiche leicht ab. So wird einem versehentlichen Abrollen eines Wagens des potentiellen Dienstgüterverkehrs aufs Streckengleis vorgebeugt.

Im Bahnhofsumfeld fällt auf, dass der Landhandel über keinen Schienenanschluss mehr verfügt. Dieser wurde mit der Einstellung des Güterverkehrs hinfällig. Über das Gelände des Landhandels führt die die Gleise 1 und 2 querende Stichstraße zur Anbindung von Lokschuppen und Diesel-Tankstelle. Der Übergang ist lediglich auf der Landhandelsseite durch Schranken gesichert. Sie sind in Grundstellung geschlossen, werden nur bei Bedarf geöffnet.

Dem regeren Personenverkehr trug man mit dem Bau eines Parkplatzes östlich des Abstell- und Umsetzgleises Rechnung. Mit werktags zehn Triebwagenpaaren ist das Zugangebot heute mehr als dreimal so hoch wie vor dem Mai 1998.

Trotz des an sich wenig spektakulären Regel-Bahnbetriebs bietet der Endbahnhof Oberharmersbach-Riersbach aufgrund der bestehenden Gleisanlagen durchaus Abwechslung und für Epoche-V-Modellbahn-Fans manche Anregung.

Schon im planmäßigen Personenverkehr sorgen Spitzen und Randlagen für Abweichungen vom reinen Pendelbetrieb, indem die Zuggarnituren verstärkt oder geschwächt werden: Ein auf Gleis 22 abgestellter Triebwagen setzt sich vor den auf Gleis 1 wartenden, oder bei einer Doppelgarnitur wird ein Triebwagen ausgestellt und per Sägefahrt auf Gleis 22 umgesetzt.

Längere Wendeaufenthalte werden mitunter auch zum Betanken der Regio-Shuttle genutzt. Gleis 3 mit der Tankanlage erreichen die Triebwagen ebenfalls per Sägefahrt.

Ulrich Rockelmann/hc

Stehen als Verstärker für die Verkehrsspitzen bereit: VT 528 und VT 511 warten auf Gleis 22 auf ihre nächsten Einsätze.

Fotos, Zeichnung: Rockelmann

Foto: Emersleben

Zur Apfelblüte 2005 rollt 614 024 nach Fürth. Das Einfahrsignal von Cadolzburg ist durchgeschaltet und zeigt immer Hp 1.



Nach über 30 Jahren Betriebseinsatz erhalten die Nürnberger VT614 keine Hauptuntersuchung mehr. Ein formschöner Triebwagentyp steht vor dem Aus.

Abschied im Frankenland

Vor über 30 Jahren stellte der Dieseltriebwagen der Baureihe 614 eine sehr gelungene Konstruktion im Nahverkehr dar. Der heute recht hohe Schadbestand aufgrund mangelnder Wartung sowie abgelaufene Fristen haben bereits zu Ersatzverkehr mit lokbespannten Wendezügen oder zur Verwendung der bereits bei DB Regio Mittelfranken Nürnberg stationierten Triebwagen der Baureihe 642 geführt. Es kommen aber auch verstärkt Triebwagen der Baureihe 628 sowie 612 von DB Regio Oberfranken Hof zum Einsatz auf den 614-Stammstrecken.

Im Zusammenhang mit dem Nürnberger Dieselnetz „Franklin“ werden moderne dreiteilige Triebwagen der Baureihe 648.3 ab diesem Jahr die 614 schrittweise ablösen. Bis spätestens 2008 ist die Auslieferung von 30 Fahrzeugen vorgesehen.

Der Dieseltriebwagen der Baureihe 614 ist eine Weiterentwicklung der Baureihe →

Foto: Schumacher



Ein Umlauf brachte eine 614-Einheit nach Fladungen in der Rhön, hier 614022 im Dezember 1974.

Foto: DB-Museum Nürnberg



Die Großräume der 2. Klasse erhielten im Nichtraucherbereich ursprünglich grüne Sitze.



Oktober 2002: 614 023 erhielt im Werk Kassel eine umfassende Revision. Es ist auf Dieseltriebwagen nicht nur der DB spezialisiert.

Foto: Emersleben

624, die zwischen 1964 und 1968 mit 80 Triebwagen und 40 motorlosen Mittelwagen zur Auslieferung gelangte. Neun Triebzüge mit zwei Motorwagen und einem Mittelwagen wurden 1966 auch im Bw Nürnberg Hbf stationiert. Diese wurden von Nürnberg aus nach Ansbach, Hof und Bayreuth sowie im Nahverkehr zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Pegnitz eingesetzt.

Im Jahre 1969 erhielten 624 651/924 422 und 624 652 versuchsweise eine gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung mit Luftfederung eingebaut, um den Fahrkomfort bei höheren Geschwindigkeiten auch in Kurven zu verbessern. Schließlich wurden 25 Triebwagen und 17 Mittelwagen damit ausgerüstet und als Baureihe 634/934 bezeichnet. Sie waren für 140 km/h zugelassen (624 für 120 km/h), allerdings wurde die Wagenkastensteuerung bis 1979 stillgelegt.

Ausgehend von den Erfahrungen mit den Baureihen 624 und 634 wurde ein neuer Triebwagen mit 140 km/h zulässiger Geschwindigkeit entwickelt. Der Prototyp wurde am 28. Juli 1971 von der Waggonfabrik Uerdingen an die Deutsche Bundesbahn übergeben. Das Fachblatt „Die Bundesbahn“ stellte das neue Fahrzeug in der Septemberausgabe 1971 näher vor: „Eine neue, schnittige Kopfform, geneigte Seitenwand und besonderer Außenanstrich fallen an dem neuen Triebzug sofort ins Auge. Diese drei Elemente konnten zu einer harmonischen Einheit zusammengefügt werden, um so den Anfang für eine neue Triebwagengeneration mit markantem Erscheinungsbild zu schaffen. Die neue Kopfform wurde ermöglicht durch Verzicht auf den wenig benutzten Stirnübergang der VT 624/634. Hier konnte mit besonderen Stilelementen ein modernes, schnittiges Triebwagengesicht geschaffen werden, das trotzdem den Vorzug hat, nur aus ebenen

Der erste Serienzug 614 005/006 war im April 2005 noch in Pop-Lackierung unterwegs, Fürth Hbf.



Foto: Emersleben

Flächen – plane Scheiben – und geraden Kreiszylindern ohne sphärische Verwölbungen zu bestehen. ... Die hier an einem Neubaufahrzeug erstmals verwirklichte Gleisbogensteuerung mit einem Neigungswinkel von 4° 24´ verlangt aus Gründen der Fahrzeugumgrenzung bei gesteuertem Fahren einen solchen Einzug der Dachkanten. ... Die Konzeption des Grundrisses wurde von den VT624/634 übernommen."

Auffällig war der erstmals verwendete Anstrich in Kieselgrau und Blutorange. Der Prototyp und ein zweiter Baumusterzug wurden vom Bw Trier aus eingesetzt. Obwohl die Versuche mit der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung erfolgreich waren, erfolgte die Serienfertigung des 614 ohne Einbau der Neigetechnik, allerdings mit den bewährten MAN-Luftfeder-Drehgestellen. Die Versuche hatten gezeigt, dass sich zwar der Fahrkomfort merklich erhöht hatte, die Fahrzeitgewinne aber zu gering waren. Was bei den Serienfahrzeugen indes blieb, war der charakteristische Einzug der oberen Fahrzeughälfte.

Ab August 1973 wurde die erste Bauserie von 25 Triebzügen in kieselgrau-orangener Farbgebung geliefert und beim Bw Nürnberg Hbf stationiert. Die beiden Prototypen wurden 1974 von Trier nach Nürnberg umbeheimatet. 1975 waren die Triebzüge bis 614054 ausgeliefert. 1975/76 folgte die zweite Bauserie, nun in ozeanblau-beiger Lackierung: 614055 bis 614 084 erhielt das Bw Braunschweig.

Die Nürnberger 614 wurden im Großraum Nürnberg sowie zwischen Nürnberg und Hof/Bayreuth und auch zwischen Nürnberg und Weiden/Bay- →

Der Schienenprüfzug



Zur Vorbereitung der ICE 3-Einsätze in Frankreich: Forbach, Ende 2006.

Foto: Emersleben

Ein aus der BR 614 abgeleitetes Fahrzeug wird die Ausmusterung der Stammbaureihe überleben. Es handelt sich dabei um den Schienenprüfzug 719001/720001/719501, der 1974 aus der laufenden Serie von MAN Nürnberg und MBB Donauwörth in Zusammenarbeit mit dem damaligen Bundesbahn-Zentralamt (BZA) Minden als Bahndienstfahrzeug gebaut wurde. Der Zug wird zur Überprüfung der Schienen auf innere Fehler, Anrisse und sonstige Schäden eingesetzt. Die Untersuchung erfolgte mittels Ultraschall (Impulsechos). Nach Fristablauf wurde die Einheit 1998 zunächst im Aw Kassel abgestellt. Ein neues Wirbelstrom-Messverfahren führte zur Reaktivierung des Zuges. Im Januar 2002 nahm das nunmehrige Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ) Minden den umgebauten und modernisierten Zug in Betrieb; auch er bekam unter anderem die leistungsstärkeren Cummins-Motoren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 140 km/h, bei Ultraschallprüfungen (mit abgesenktem Prüfkopfträgerwagen) 100 km/h und bei Wirbelstrommessungen 70 km/h.



Foto: Polnik

Der Prototypzug war 1994 noch mit Original-Farbgebung im Einsatz, hier wartet er in Bayreuth.



Foto: Slg. Polnik

Am 11. September 1985 entgleiste 614 025 in Nürnberg Hbf infolge falscher Weichenstellung.

10. Juli 1984: Nürnberger 614 fuhren auch nach Furth im Wald an der Grenze zur CSSR.



Foto: DB-Museum Nürnberg

reuth eingesetzt. Neben den Hauptstrecken wurden auch viele Nebenstrecken befahren und der Schienenbus abgelöst.

Mit den 614 konnten die Eilzüge zwischen Nürnberg und Hof sowie nach Bayreuth um bis zu zehn Minuten beschleunigt werden, trotz der vermehrten Halte. 614 waren umlaufbedingt auch zwischen Gemünden und Bad Kissingen sowie Schweinfurt und Bad Kissingen/Mellrichstadt unterwegs.

Die Braunschweiger 614 kamen nach Wolfsburg, Helmstedt, Hannover, Bad Harzburg, Göttingen, Altenbeken und Uelzen. Auch auf den Strecken rund um Braunschweig konnten 614 die Fahrzeiten lokbespannter Eilzüge unterbieten.

Um auch vierteilige Triebzüge bilden zu können, wurden 1985 sieben Mittelwagen der Baureihe 934 von Braunschweig nach Nürnberg umstationiert.

Ab 1987 wurde die Inneneinrichtung der 614 modernisiert, außerdem erfolgte die Umlackierung in Hellgrau-Minttürkis nach dem damals vorgestellten Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn für den Nahverkehr.

Die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten brachte den Nürnberger 614 ein neues Einsatzgebiet. Mehreren 614 war am 28. September 1991 die Ehre zuteil, einen der Premierezüge von Schweinfurt zum wiedereröffneten Schienenübergang nach Meiningen zu bilden. Nach seiner Vorstellung am 18. Dezember 1992 durch die Rbd Erfurt in Oberhof fuhren ab Sommerfahrplan 1993 dreimal täglich 614 als Eilzug von Erfurt nach Schweinfurt sowie im Nahverkehr zwischen Meiningen und Schweinfurt.

Die steigungsreiche Strecke über den Thüringer Wald mit den elf Kilometer langen 27-Promille-Abschnitten Gräfenroda – Oberhof und Suhl – Oberhof erforderte beim 614 eine deutliche Streckung der Fahrzeiten. Die Motorisierung des 614 mit zwei 450-PS-MAN-Dieselmotoren erwies sich als zu schwach.

Ab Sommerfahrplan 1996 wurden die nun als Regional-Express bezeichneten Züge mit 232 als Zuglok eingesetzt.

Im selben Jahr wurde damit begonnen, die Gepäckräume aus den 614 auszubauen. Dadurch konnte das Sitzplatzangebot von 252 auf 260 erhöht werden. In die Mittelwagen wurde ein Mehrzweckabteil für Fahrräder eingebaut.

Ab 2001 wurden die 614 nach und nach in Verkehrsrot umlackiert. Seit 2002 wurden die 334-Kilowatt-(450-PS)-MAN-Motoren gegen 448-Kilowatt-(600-PS)-Cummins-Motoren getauscht. Damit waren problemlos Fahrten zwischen Lichtenfels und Hof über die Schiefe Ebene möglich.

Der Betriebsbestand kam ab 1994 durcheinander. So ist der erste Triebzug 614 001/614 002 beim Bh Braunschweig und der letzte Triebzug 614 083/614 084 im Bh Nürnberg beheimatet; Mittelwagen 914001 dagegen im Bh Nürnberg und 914042 im Bh Braunschweig. Neben den drei- und vierteiligen Einheiten sind auf einigen Strecken auch 614 ohne Mittelwagen unterwegs.

Im Zusammenhang mit der Erprobung für die Baureihe 611 erhielten 614 041 und 042 im Jahre 1994 die von AEG entwickelten Versuchsdrehgestelle mit radial einstellbaren Achsen. Im selben Jahr erhielten 614 003 und 004 versuchsweise von Talbot eine Neigetechnik eingebaut.

Die 614 des Bh Nürnberg erhalten seit Sommer 2006 keine Hauptuntersuchungen mehr, und für die Braunschweiger 614 soll zum Jahresende der Plandienst enden. *Axel Polnik, Henning Bösherz*



Ae 6/6 11402 „Uri" war Teil der großen Ausstellung historischer (Gotthard-)Loks im Bahnhof Erstfeld.



Der C 5/6 2978-Jubi-Zug passiert die mittlere Meienreussbrücke, dahinter die Kirche Wassen.

Hanspeter Landenberger und Sohn Stephan, die stilsicheren Spanisch-Brötlibahn-Lokführer.

Der Gotthard gehört zur Schweiz wie Rütlischwur, Zürcher Nummernkonto und Schokolade. Das gilt auch für den Schienenweg.

EIN ROTES JUBILÄUM

Mit riesigem Aufwand wurde am 8. und 9. September 2007 ein fantastisches Eisenbahnfest im Rahmen des Jubiläums „125 Jahre Gotthardbahn" inszeniert. Gemäß SBB pilgerten rund 50000 Eisenbahnbegeisterte aus dem In- und Ausland nach Erstfeld und Biasca.

Erstfeld bot nicht weniger als 24 Highlights: So das rote SBB-Kundencenter, die Lokausstellung mit Krokodil und Ae 8/14, die Cargo-Leitzentrale, einen Loksimulator, die Expo Rollmaterial mit Baudienstfahrzeugen und Betriebswehr, Marktstände, Modellbahnanlage, Führerstandsfahrten und vieles mehr. Die „AlpTransit"-Gotthard-Baustelle in Erstfeld öffnete die Tore, wie auch das Kraftwerk Amsteg. Wer den Überblick wahren wollte, erklomm einen hohen Gerüstturm und entdeckte dabei die große Dampfwolke der kleinen Spanisch-Brötli-Bahn, die auf dem fahrdrahtlosen Industriegleis nach Amsteg Begeisterte hin und her fuhr.

Biasca war mit 14 Ausstellungspunkten etwas bescheidener, aber nicht weniger attraktiv. Die Ausstellungs-Loks von der Be 4/6 12320 über das Krokodil Ce 6/8 II 14253 bis zur modernsten Re 484 paradierten stündlich vor reichlicher Gästeschar. SBB-Kundencenter, Spiel-Güterzug, Cargo-Wohnung, Gotthardbahn-Filme, ein Markt und vieles mehr standen zur Auswahl.

In einer einmaligen und spektakulären Verhüllungsaktion wurde die weltberühmte Kirche von Wassen unter 1500 Quadratmetern roten Tuchs verpackt. Auch das Denkmal-Krokodil Ce 6/8 II 14270 im Depot Erstfeld musste sich ein rotes Gewand überziehen lassen sowie drei Wagen, ausgestellt im Bahnhof Bodio, Teile der Druckleitung des Wasserkraftwerks Ritom sowie das Steinschlagnetz in Intschi. Der frappante Anblick der leuchtend roten Kirche unter strahlend blauem Himmel dürfte auch Skeptiker von der spleenigen Idee überzeugt haben. Leider wurden die Tücher schon am Dienstag nach den Feierlichkeiten wieder entfernt.

Eigentlich begann das Fest schon am Donnerstag in Wassen mit der Taufe der Re 484021 von SBB Cargo auf den Namen Gottardo. 200 Ehrengäste aus dem In- und



Geschenkpackung mit Ce 6/8 II 14270 in Erstfeld.



Foto: Frick

Die beiden 01 sorgten für reichlich Rauch rund um Wassen.

DIE BERGSTRECKE SOLL ERHALTEN BLEIBEN

Ausland reisten anschließend in Anwesenheit von Bundesratspräsidentin Micheline Calmy-Rey weiter nach Bellinzona. Ein wichtiges Bekenntnis zur Gotthardstrecke machte Andreas Meyer, SBB-Boss: Die Gotthardbahn habe die Schweiz ins Zentrum des sich rasch entwickelnden Europas gerückt und die Menschen näher zueinander gebracht. Deshalb sei es wichtig, die Bergstrecke im Hinblick auf die Eröffnung der neuen Basislinie in der einen oder anderen Form zu bewahren. „Dass dies mit hohen Kosten verbunden ist, ist uns bewusst. Ich bin aber der Meinung, dass wir diese Kosten nicht scheuen dürfen", betonte Meyer.

Aus Tschechien dampften ersmals in der Bahngeschichte die beiden Dampfloks „Albatros" (498.022) und „Gräfin" (475.179) mit zehn Wagen in Richtung Gotthard. Tage zuvor sorgten sie für großen Wirbel, als man bei SBB-Infrastruktur kurzfristig feststellte, dass die Führerhäuser der beiden ČD-Dampfloks für das Gotthardbahn-Profil zu breit seien und sie deshalb mit einem Verbot für die Bergstrecke belegt wurden. Zur großen Enttäuschung der Eisenbahn-Fans durften Albatros und Gräfin am Donnerstag, 6. September, nur bis Erstfeld dampfen.

Die C 5/6 2978 der SBB fuhr samstags mit einem Vierwagenzug von Erstfeld über die Bergstrecke nach Bellinzona. Als der Zug sonntags auf der Rückfahrt in der Biascina außerhalb des zweiten Kehrtunnels einen kurzen Sicherheitshalt zwecks Verbesserung des Kesseldrucks einlegte, wurde ihm zur Verärgerung aller Fans und der Lokmannschaft ab Lavorgo kurzerhand Vorspann in Form einer E-Lok der Reihe Re 4/4 II verordnet!

Ebenfalls samstags umkurvte ein Extrazug der Internationalen Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) mit riesiger Dampffahne die rote Kirche in Richtung Süden. Wer bis Montag bleiben konnte, wurde nochmals durch ein fantastisches Dampfspektakel auf der Gotthard-Südrampe belohnt. Was 01202 und 01 1066 mit dem 746 Tonnen schweren Neunwagenzug auf der Rückfahrt vorführten, war absolut begeisternd.

Zum Schluss bleiben starke Eindrücke an ein gelungenes Jubiläum „125 Jahre Gotthardbahn". Ein großes Dankeschön gebührt den Organisatoren, den zahlreichen Helferinnen und Helfern. So viel Eisenbahn auf einmal und in so kurzer Zeit wird wohl für lange nicht mehr zu sehen sein.

Armin Schmutz/al



Während des Schmierhaltes des Tschechen-Zuges in Schaffhausen.



Die letzten Vorbereitungen für die Passfahrt der C 5/6 2978 laufen.



Fotos (8): Armin Schmutz

Gräfin und Albatros aus Tschechien bei Dachsen (D).



Da geht die Post ab: 50 000 Besucher beim Gotthardfest.



Viele Interessierte, darunter auch die Verkehrsfreunde Stuttgart, sind zum Abschied der Einheitsloks aus Schwaben zum Bahnhof gekommen.

Schwabenland adé

Vor 40 Jahren endeten die 01-Einsätze von Hof nach Stuttgart. Damit verabschiedeten sich diese Schnellzugloks aus dem „Ländle".

km	BD Stuttgart	Zug Nr	D 147
0	**Stuttgart** Hbf ...... (Gesamtverkehr s Strecke 326a)	ab	15.23
		an	
3	**Stg-Bad Cannstatt** 320.325	ab	(Strasbourg-Kehl-Karlsruhe-Stuttgart)
8	Stuttgart-Sommerrain...		
10	Fellbach	an	
12	**Waiblingen** 324 . ..	ab	
16	Neustadt-Hohenacker		
19	Schwaikheim		
22	Winnenden		
25	Nellmersbach		
28	Maubach	an	15.47
31	**Backnang** 323 e	ab	15.48
33	Backnang Spinnerei		
34	Backnang-Steinbach..........		
37	Oppenweiler (Württ)		(Nürnberg-Hof)
41	Sulzbach (Murr)		
43	Schleißweiler		
47	Murrhardt		
51	Fornsbach		
56	Fichtenberg		
59	Mittelrot		
61	**Gaildorf** West 323 a		
64	Ottendorf (Kocher)		
69	Wilhelmsglück		
73	**Schwäbisch Hall-Hessental**...	an	16.20
	Schwäbisch Hall 323 c	an	*16.42*
	Crailsheim 323 c.	an	16.44
	Bad Mergentheim 324 b	an	*17.43*
	***Nürnberg** Hbf* 420	an	18.00

Die letzte Leistung einer Hofer 01 ab Stuttgart: D 147. Die Lok hatte noch 356 Kilometer vor sich.

Das Jahr 1967 wies für die Deutsche Bundesbahn eine Reihe von bedeutenden Ereignissen auf. Episode blieben die Salonwagen-Reisen des im Jahr zuvor gewählten Bundeskanzlers Kurt-Georg Kiesinger zwischen seinem Heimatort Tübingen und dem Regierungssitz in Bonn. Im März führt die DB in TEE- und FD-Zügen Schreibabteile mit Sekretärinnen ein, im Mai tritt eine Neufassung der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung in Kraft (unter anderem sind auf Hauptbahnen grundsätzlich 160 km/h statt 140 km/h erlaubt), und im Mai ernennt Bundesverkehrsminister Georg Leber einen neuen vierköpfigen DB-Vorstand unter dem alten und neuen Ersten →

Einer der letzten Dampfzüge erreicht im September 1967 Stuttgart Hbf. Zuglok 01 213 wird bereits im März 1969 ausgemustert.



Am 22. August setzte sich 01 173 mit D 147 in Stuttgart Hbf in Bewegung. Sie war eine der vier bis zum Ende 1973 in Hof aktiven 01.



Das ist die 01 240, die erst 1942 im RAW Meiningen zur 01 wurde, im Juni 1967 vor D 148 am Schlossbergtunnel.

Im Sommer 1967 fuhren Hofer 01 noch zweimal am Tag nach Stuttgart

Präsidenten, Professor Heinz Maria Oeftering. Der Minister legt überdies im September den nach ihm benannten „Leber-Plan" vor, der sich um eine realistische Aufgabenteilung der Verkehrsträger bemüht; Anlass gaben unter anderem die jährlich wachsenden finanziellen Verluste der DB.

Am 12. Mai jenes Jahres erließ die DB-Hauptverwaltung eine Verfügung, die das Ausscheiden der Dampflok-Baureihe 01 aus dem Erhaltungsbestand bestimmte. Auch diejenigen 01, die Neubaukessel bekamen, sollten keine Hauptuntersuchungen mehr erhalten. Damit war der seit den 1950er-Jahren vorangetriebene Traktionswandel beim einstigen Star auf deutschen Schienen, zumindest in der Bundesrepublik, angekommen.

Das zur damaligen Bundesbahndirektion Regensburg gehörende Bw Hof hatte im Sommer 1967 20 Maschinen der Baureihe 01 unter Dampf, von denen allein neun vom Bw Nürnberg erst im Frühjahr nach Hof gekommen waren.

Und ab Mitte der 1960er-Jahre begann bei vielen Eisenbahnfreunden auch das Interesse zu erwachen, hervorgerufen von dem Wissen, beim Abschied einer Epoche dabei zu sein.

Zu jenen Loks, die Stuttgart bis zum Schluss planmäßig anliefen, gehörte mit 01240 auch eine von zehn im Jahre 1925 gebauten Loks der Vergleichsbaureihe 02. Erst 1942 entstand sie aus 02 008.



Blumenschmuck am Führerhaus und der Blick konzentriert voraus: 01 181 wird letztmals den D 147 nach Hof bringen.

Fotos (5): Burkhard Wollny

Die Hofer 01 liefen im Sommerfahrplan 1967 täglich noch zweimal Stuttgart an, einmal mit den Eilzügen E 578 von und E 237 nach Nürnberg und mit dem Schnellzugpaar D 147/D 148. Letzeres war zwischen Strasbourg und Stuttgart als Eilzug unterwegs, erst auf dem Abschnitt von und nach Hof wurde es zum D-Zug. Obwohl im Bw Hof auch Maschinen mit DB-Neubaukessel beheimatet waren, kamen oft Loks mit Altbaukessel an den Neckar.

Im Herbst 1967, mit Inkrafttreten des Winterfahrplans 1967/68, endeten die 01-Einsätze von Hof nach Stuttgart. Die Schwabenmetropole verlor im Februar desselben Jahres bereits die Leistungen der P 10 an moderne Diesel- und Elektroloks, nun verabschiedeten sich auch die Einheitsmaschinen.

Am 23. September war es schließlich soweit: Lok 01181, die im Mai 1960 ihren Neubaukessel erhielt, wurde eigens für ihre Abschiedsfahrt mit Blumen geschmückt; der Tender erhielt die Aufschrift „Letzter Dampfzug Stuttgart – Nürnberg". Um 15.23 Uhr setzte sie sich mit dem D 148 in Richtung Nürnberg – Hof in Bewegung. Es war der letzte Planzug mit Dampf, der Stuttgart verließ.

Die Baureihe 01 blieb noch bis 1973 im Bw Hof, wo sie zunehmend in untergeordnete Dienste abgeordnet wurde. Die letzten vier Maschinen wurden im November 1973 abgestellt.

Henning Bösherz





In der dünnen Luft im tibetanischen Hochland ist jede Art von Arbeit selbst für Einheimische eine mühevolle Plackerei.

Atemberaubend, durchaus auch im buchstäblichen Sinne, ist die Fahrt mit der Qinghai-Tibet-Bahn, denn es geht hoch hinauf bis auf mehr als 5000 Meter über Normalnull. Weshalb jeder Passagier in den druckertüchtigten Waggons von Bombardier stets eine Sauerstoffmaske in Griffweite hat.

Die Tibet- oder auch Lhasa-Bahn bietet eben Grenzerfahrungen nicht nur in geografischer Hinsicht. Seit 2006, der am 1. Juli in Peking gestartete Eröffnungszug erreichte Lhasa am 3. Juli, verbindet sie die

Hoch-Leistung

Politisch nicht unumstritten, aber auch eine Meisterleistung der Ingenieure: Die Tibet-Bahn führt aufs Dach der Welt.



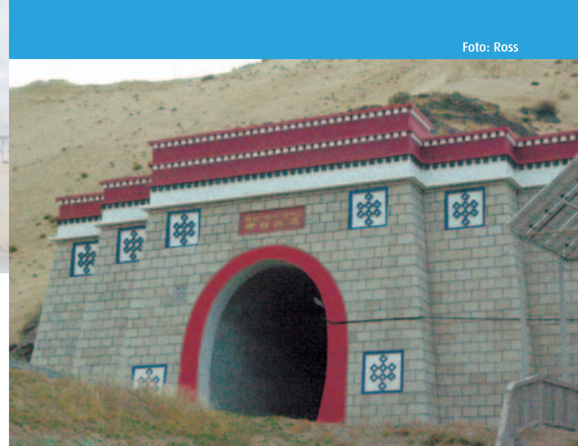
Metropolen Chinas mit dem tibetanischen Hochland im Transhimalaya, die chinesische Provinz Qinghai mit dem heute autonomen Gebiet im Land der Siebentausender, schließt in Golmud (auch Gomlod) an die dort endende Bahnstrecke aus Xining, der Hauptstadt der Provinz Qinghai, an. Für die 4064 Kilometer von Peking nach Lhasa braucht der Zug 48, von Golmud für die 1142 Kilometer, davon rund 960 oberhalb 4000 Metern, noch zwölf Stunden.

Ein Ticket Peking – Lhasa kostet in der Sitzklasse umgerechnet 40, im Sechs-Bett-Schlafwagen 80 und im Vier-Bett-Abteil (weiche Klasse!) 120 Euro.

Einmal Tibet zu bereisen, auf den Spuren von Sven Hedin, war mein alter Jugendtraum. Nun mit dem neuen Superzug sollte mein Wunsch endlich in Erfüllung gehen. Unerwartet schwierig gestaltete sich der Versuch, Fahrkarten zu bekommen. Zum Glück aber war mein Freund Huang Qingjun, der Leserschaft des MODELLEISENBAHNER durch seine exzellenten Fotografien vom Dampf in China ein Begriff, bereit, als Reiseführer mitzukommen. Er →

Drei Diesellokomotiven mit je 5000 PS sind erforderlich, um die 15 und mehr Wagen mit maximal 120 km/h zu ziehen.

Foto: Ross



Der Fengshuo Shan ist mit 4905 Metern über NN der höchstgelegene Bahntunnel der Welt.

Foto: Ross



Das Schotterbett ist durchschnittlich drei Meter hoch, der Bahndamm bis zu 100 Metern breit.

Foto: Ross



Chinesische Touristen und Militärs überwiegen, der Rest sind Tibeter und ein paar Langnasen.

Fotos (4): Stirl



Prestige-Objekte: Durchaus luxuriös sind die Waschräume im Tibet-Zug ausgestattet.





Foto: Stirl

Fast wie einst auf deutschen Bahnhöfen: Fliegende Händler bieten warme Speisen und kalte Getränke zum Kauf an.

Zu den beeindruckendsten Bauwerken der Tibet-Bahn gehört die kühn geschwungene Brücke über den Doilung bei Lhasa.

räumte alle Schwierigkeiten beiseite und an einem Abend in Xining war der große Augenblick gekommen.

Es dunkelt schon, als wir in der Provinzhauptstadt den Tibet-Zug besteigen, stolze Besitzer der Fahrkarten, Kostenpunkt etwa 50 Euro, für den Sechs-Bett-Schlafwagen. Mehrere Kleinlaster mit Edelstahlbehältern sind auf dem Bahnsteig im Einsatz. Wir erfahren, dass sie zur Toilettenentsorgung und zum Auffüllen der Sauerstofftanks benötigt werden.

Drei Diesellokomotiven mit jeweils 5000 Pferdestärken stehen bereit, um unseren 15-Wagen-Zug mit fast 1000 Passagieren in Bewegung zu setzen. Der Zug erreicht eine Geschwindigkeit von 120 km/h; auf Dauerfrostboden sind es immerhin noch 100 km/h.

Die Fahrt durch die Nacht beginnt. Von der reizvollen Landschaft an der 814 Kilo-



Foto: Stirl

meter langen Strecke bis Golmud bekommen wir so nichts mit. Das gute Essen im komfortablen Speisewagen sorgt ohnehin für Bettschwere. Gespannt sind wir auf den Morgen und den Blick auf die ersten schneebedeckten Siebentausender.

Kurz vor Morgengrauen erreichen wir den Tanggula-Pass und bei 5072 Metern über Normalnull den Scheitelpunkt der Strecke, mit dem Bahnhof auf 5068 Metern neben dem Fengshuo-Shan-Tunnel (4905 m) ein weiterer Superlativ dieser grandiosen Bahnlinie.

Unsere Enttäuschung allerdings ist groß: Keine Schneeberge sind zu sehen, nur karstige trostlose Landschaft, halt eine typische Hochebene. Voll entschädigt werden wir jedoch, als unser Zug bis auf eine Höhe von knapp 4500 Metern abgestiegen ist: Schneebedeckte Berge, hochaufragende Spitzen, Gletscher erheben sich ehr- →

Fotos (6): Ross



In einfachsten Verhältnissen leben nicht wenige Tibeter. Die Lhasa-Bahn soll auch ihnen mehr Wohlstand bringen.



Foto: Stirl



Stets griffbereit am Platz: Gegen Höhenkrankheit hilft Inhalieren von Sauerstoff aus dem Bordtank.

„Hautschutzcreme gefällig?“ Huang Qingjun, der Eisenbahnfotograf, genießt die Reise mit dem neuen Tibet-Zug.



In der Sitzklasse ist das Reisen am günstigsten. Bei vollbesetztem Zug wäre ein Nickerchen allerdings schwieriger.





Kein rollender Imbiss, sondern Nachschub für die kulinarische Versorgung der Passagiere: Die (Bahn-)Liebe geht halt auch durch den Magen.



Der Bahnhof von Lhasa: Nicht nur das äußere Erscheinungsbild, auch die Empfangshalle ist dem tibetanischen Baustil nachempfunden.



Keine Möbelausstellung, sondern die typische Ausstattung eines erstklassigen Wartesaals: Luxus wird an der Tibet-Bahn groß geschrieben.



Nicht mit der Bahn, nicht mit dem Auto oder dem Bus: Tibetische Pilger sind für westliche Augen ein höchst ungewohnter Anblick.

Foto: Ross



Lhasas bekanntestes Architektur-Ensemble: Der Potala-Palast aus dem 17. Jahrhundert erhebt sich auf dem Mar-po-ri, dem Roten Berg.

Foto: Ross



Passend zum Farbkleid der Reisezugwagen lackiert sind diese NJ2-Diesellokomotiven der Qinghai-Tibet-Bahn im Planeinsatz unterwegs.

furchtsgebietend vor unseren Augen. Schnee beiderseits der Schienen ist allerdings Mangelware. Es ist hier, scheint´s, zu kalt und vor allem zu windig. als dass die weiße Pracht an den beiten Bahndämmen Fuß fassen könnte.

100 000 Arbeiter bauten fünf Jahre an der Strecke von Golmud nach Lhasa. Doppelter Lohn sollte die Strapazen in dünner Luft ausgleichen. Was wohl motivierte, denn die Bauarbeiten endeten ein halbes Jahr früher als geplant. Was lange unter Fachleuten in aller Welt als unmöglich galt, nämlich eine Eisenbahnstrecke nach Tibet zu bauen, wurde damit eindrucksvoll widerlegt, aber auch zu einem höchst eindrucksvollen Preis: Umgerechnet zirka 3,3 Milliarden Euro kostete der Bahnbau. Nicht weniger als 675 Brücken mit einer Gesamtlänge von 160 Kilometern wurden errichtet; die wohl imposanteste steht unweit von Lhasa: In drei kühnen weißen Bogen überspannt sie die Mitte des Flusstals.

Besondere Maßnahmen erforderte der Streckenverlauf auf dem Dauerfrostboden, der bis zu einer Tiefe von 30 Metern gefroren ist. Das Problem dabei: In der wärmeren Jahreszeit taut er an der Oberfläche an. Deshalb hat man an besonders gefährdeten Abschnitten 10000 mit Ammoniak gefüllte Stahlrohre im Erdreich versenkt, die die Kälte nach oben leiten.

Vielerorts ist der Bahndamm bis zu 100 Metern breit, das Schotterbett selbst durchschnittlich drei Meter hoch. Die Steine sind deutlich größer als etwa beim deutschen Oberbau. Sie sind für die besonderen klimatischen Verhältnisse dimensioniert.

Es spricht für die chinesische Ingenieursbaukunst, dass wir beim Fahren nichts von der aufwendigen Technik bemerken. Unser Zug gleitet sanft dahin wie ein deutscher ICE auf einer Neubaustrecke. Überhaupt: Ich habe ständig das Gefühl, dass unser Zug stetig geradeaus fährt – eine Täuschung, aber wegen der riesigen Gleisbögen verständlich.

In Nagchu legt unser Zug einen Halt ein. Wir können für zehn Minuten aussteigen. Mein Ehrgeiz, Fotos von unseren drei Zugloks zu schießen, endet nach gerade einmal 50 Metern: Ich bekomme einfach nicht mehr genügend Luft!

Das ergeht nicht nur mir so. Bis auf einige Tibeter haben auch die meisten chinesischen Touristen, die zusammen mit Uniformierten etwa 80 Prozent der Passagiere ausmachen, sowie die Handvoll Langnasen Probleme mit der dünnen Luft.

Gegen Abend erreichen wir über eine gigantische Bogenbrücke schließlich Tibets Hauptstadt Lhasa beziehungsweise Lhasa West. Der Bahnhof ist eindeutig auf Zuwachs gebaut. Die Fassade des Empfangsgebäudes ist dem Potala-Palast nachempfunden. Auch die Empfangshalle mit viel Holz lehnt sich an lokale Bautraditionen an. Unschwer zu erkennen: Lhasa ist als Durchgangsbahnhof konzipiert. Wie ich erfahre, hat der Streckenweiterbau nach Xigaze bereits begonnen. Langfristig ist eine Verlängerung nach Indien geplant.

Noch zehn Tage verbleiben uns in Tibet. Mit Geländewagen und Fahrer kommen wir in entlegene Gebiete von atemberaubender Schönheit. Wiederholt queren wir die Tibet-Bahn, in dieser grandiosen Landschaft wie eine Modellbahn anmutend!

Wolf R. Ross/hc

Fotos (3): Stirl



Ein grandioser Anblick: Der Potala-Palast in Lhasa war bis 1959 die offizielle Residenz des 14. Dalai Lama.



An MODELLEISENBAHNER „Leserbriefe", Biberacher Str. 94 D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Beschwerlich

Betrifft: Schwellenleger „Mit zweierlei Maß", Heft 9/07

Als Lokomotivführer im DB-Konzern und langjähriger Leser des MODELLEISENBAHNER bitte ich Sie eindringlich, die Meinungsäußerung des Schwellenlegers richtigzustellen, denn der Weg der GDL war ein sehr beschwerlicher. Seit etwa fünf Jahren versucht die GDL, einen eigenständigen Tarifvertrag zu erreichen. Immer wurde auf gerichtlichem Wege versucht und erreicht, der GDL einen eigenständigen Tarifvertrag zu verwehren. Angesichts unzumutbarer Dienstpläne, die dank Transnet beim Fahrpersonal eingeführt worden sind, ist ein eigener Tarifvertrag unerlässlich. Die 41-Stunden-Woche, die nur für das Fahrpersonal im DB-Konzern gilt, und Pausenregelungen, die das Wort Pause beleidigen, sprechen für einen Tarifvertrag, in welchem die Transnet kein Mitspracherecht mehr hat. Die Forderungen der GDL zu Beginn der Tarifverhandlungen waren durchaus moderat. Wenn allerdings der Arbeitgeber, sprich die Deutsche Bahn AG, mit einer unbeschreiblichen Medienkampagne von 31-Prozent-Forderungskatalog zu sprechen beginnt, verstehe ich jeden, der dann im Umkehrschluss nach dem Scheitern der Gespräche diese 31 Prozent aufnimmt und fordert. ***Andreas Beck, E-Mail***

Unverständnis

Betrifft: Buchtipp „Schnell-Lesekurs", Heft 10/2007

Hiermit möchte ich mein Unverständnis über diesen Buchtipp zum Ausdruck bringen. Wer braucht denn so was? Wir Modelleisenbahner jedenfalls nicht. Wer will sein Monatsheft in Rekordzeit durchlesen? Ich nicht! ***Wilhelm Attenberger, 93055 Regensburg***

Standards gesetzt

Betrifft: Test „Digitales Urgestein", Heft 9/2007

Endlich hat sich mal jemand der immer noch aktuellen Lenz-Komponenten LH 100/LZV 100 angenommen, die bei der inzwischen herrschenden Flut von mehr oder weniger sinnvollen neuen digitalen Steuergeräten bleibende Standards gesetzt haben und immer noch setzen. Ihr Beitrag ist umfassend und klar bis auf einen kleinen Fehler. Mit der Nothalt-/Notaus-Taste (St) wird in der Werkseinstellung jeweils die komplette Anlage abgeschaltet; es liegt nach dem Betätigen dieser Taste keine Spannung mehr am Gleis an, was im Fehlerfalle sehr sinnvoll ist. Man kann die Wirkung der Taste im SYS-Menue unter SYS 1/Set 1 so umschalten, dass die Spannung am Gleis nach Betätigen der Taste St weiter anliegt (nur Nothalt aller Fahrzeuge). Ob das besonders intelligent ist, wage ich allerdings zu bezweifeln. Denn einen lokspezifischen Nothalt kann man mit der sechseckigen Pfeiltaste auslösen, mit der normalerweise die Fahrtrichtung umgeschaltet wird. Ist für das aktuell aufgerufene Fahrzeug eine Fahrstufe größer Null gewählt, bewirkt das erstmalige Betätigen der Pfeiltaste einen Nothalt dieses Fahrzeugs ohne Verzögerung (alle anderen Fahrzeuge bleiben uneingeschränkt steuerbar). Die eingestellte Fahrstufe wird auf Null zurückgesetzt. Erst bei einem weiteren Druck auf die Taste wird die Fahrtrichtung umgeschaltet, das Fahrzeug kann wieder von Null aufwärts gesteuert werden. Die Grafik auf Seite 75 zur Menuestruktur ist mir auch nicht auf Anhieb verständlich. Auf alle Fälle erscheint nach Betätigen der Taste F die Anzeige Set F, aber nicht die Express-Adresse des Handreglers; die erfährt man nur mit F 9 unter SYS 0. ***Dipl.-Ing. Rudolf Königshagen, 22459 Hamburg***

Südausgang

Betrifft: „Showdown am Ostkreuz", Heft 10/2007

Das letzte Bild auf Seite 31 ist falsch betitelt: Es handelt sich nicht um den Nordausgang des Bahnsteiges F, sondern um den Südausgang zur Straße Markgrafendamm. ***Jörg Ladenthin, 14480 Potsdam***

Unterstützung

Betrifft: „Schau-Lust", Heft 6/2007, „Sanftes Dümpeln und wildes Tosen", Heft 9/07

Eingangs möchte ich Ihnen für die zahlreichen und informativen Artikel danken, die mein Vater und ich jeden Monat zu lesen bekommen. Außerdem finde ich das Konzept der „Modellbahn-Schule" sehr gelungen. Der eigentliche Grund meines Schreibens bezieht sich allerdings auf die Artikel über Jugend und Nachwuchsarbeit im Bereich Modelleisenbahn. Ich bin Lehrer an einer Förderschule und habe diese Artikel als Anregung empfunden, selber eine Arbeitsgemeinschaft Modellbau an unserer Schule einzurichten.. Da unser Budget äußerst knapp bemessen ist, möchte ich mich an dieser Stelle ausdrücklich bei folgenden Firmen für ihre großzügige Unterstützung mit hervorragenden Arbeitsmaterialien bedanken: Auhagen, Faller, Heki. Andere Firmen haben auf mein Schreiben nicht einmal geantwortet. Die sinnvolle Beschäftigung unserer Jugendlichen zu fördern, ist bestimmt keine Fehlinvestition. ***Stefan Bensch, 32425 Minden***

Kleinbahn-Umbau

Betrifft: „Sanitäts-Garnituren", Heft 10/2007

Ihr neuestes Heft zeigt den Tipp zu den „Sanitäts-Garnituren", der mich besonders interessiert, weil ich vor Jahren bereits den Kleinbahn-Personenwagen (# 370) für meinen Neubau eines Vierachser-Personenwagens benutzte. Der Wagen entstand aus zwei Stück des oben genannten Wagens und erhielt amerikanische Drehgestelle mit Neun-Millimeter-Rädern. Modellbahn-Bastelfreunde benötigen keine große Anleitung. Eine Laubsäge als Werkzeug, Freude am Schaffen und etwas Sekundenkleber sind alles, was man braucht. ***Manfred Bornhöft, 24211 Preetz***

Foto: Bornhöft

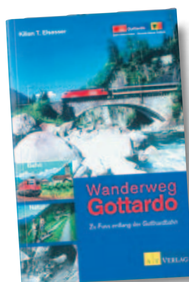


Dieser H0-Vierachser entstand aus zwei Kleinbahn-Personenwagen.

Anhängerkupplung

Betrifft: „Camper-Traum", Heft 9/2007

Es ist auch mein Camper-Traum, aber mein VW 1300 kann nicht einfach einen Anhänger mitnehmen: Die Rahmen der Käfer endeten in einem U unter den Rücksitzen, an dem auch der Motor aufgehängt ist, so dass vielleicht einer von 1000 Käfern einen Haken hat. ***Han Baas, E-12400 Segorbe***



Erwanderung eines Mythos

Kilian T. Elsasser: Wanderweg Gottardo. AT-Verlag, Baden und München 2007. ISBN 978-3-03800-353-3, 192 S., zahlr. farb. Abbildungen und Grafiken; Preis: 19,90 Euro.

■ Der Begriff „Gotthard" lässt nicht nur Eisenbahnfreunde mit der Zunge schnalzen. Das gesamte Bergmassiv ist ein Schweizer Ur-Mythos. Die spektakuläre Schienenverbindung zwischen Erstfeld und Airolo trug jedoch einiges zur Legendenbildung bei. Inzwischen leben auch die anliegenden Kantone Uri und Tessin gut von der Alpenquerung. Wer die Bahnstrecke erkunden und sich wie auch der Natur etwas Gutes tun will, erkundet sie zu Fuß. Dafür bietet sich ein speziell eingerichteter Wanderweg an, der vor kurzem eröffnet wurde (MEB 9/2007). Hilfreich bei der Entdeckungstour ist ein aktueller Wanderführer, der im passenden Taschenbuchformat daherkommt. Das Buch besticht mit prächtigen Bildern und einem hochwertigen Druck. In den Umschlagseiten sind die beiden offiziellen Wanderwege als Karten integriert. Nach einer historischen Einleitung führt das Buch abschnittsweise zunächst an der Gotthard-Nordrampe entlang. In den einzelnen Kapiteln findet man stets schnell die wichtigsten Kurzinformationen zu Unterkunft und besonderen Sehenswürdigkeiten auf roten Seiten. Dazwischen werden in zahlreichen Absätzen Informationen zum aufwendigen Betrieb und der Geschichte der Gotthardbahn und des Tunnelbaus geliefert. *al*

● ***Fazit: Lohnenswerte Begleitung***



Außerdem erschienen

DB-Glanzzeit-Kompositionen

Otto Humbach: Klassiker der Bundesbahn. MIBA-Klassiker 1. Verlagsgruppe Bahn, MIBA-Verlag, Nürnberg 2007. ISBN 3-89610-242-3, 128 Seiten, 99 Sw-, 230 Farbabbildungen; Preis: Euro 15,00.

Nicht vordergründig ums große Vorbild, wie der Titel zu suggerieren scheint, sondern um die H0-Inszenierung auf der sehenswerten Epoche-III-Großanlage des Autors geht es in diesem Sonderband mit Klebebindung. Ein besonderer Reiz ergibt sich aus der Gegenüberstellung von Modell und Vorbild, dokumentiert in Aufnahmen namhafter Fotografen.

• **Für Modell- wie Eisenbahn-Fans ein Gewinn**

Phantastische Reisen

Roland H. Palm: Schaffnerteddy Fritz und seine Dampflok Willi. Ein Hörbuch von Susa Gülzow. VGH Audio/Nocturna Audio, Dortmund/Neu-Eichenberg 2006. ISBN 3-938597-72-9, zirka 30 Minuten Laufzeit; Preis: Euro 8,95.

Als Vorlage für die Hörbuchproduktion diente Palms gleichnamiges Bilderbuch. Die von Marianne Lund erzählten zwei Geschichten ranken sich um die Freunde Willi und Fritz und ihre spannenden Reisen hinein ins Abenteuer. Auf liebenswerte Art wird hier der frühe Einstieg in die faszinierende Welt der Eisenbahn ermöglicht.

• **Für Kinder ab vier Jahren**

Oberleitungs-Nachbildung

Bernd Zöllner, Bruno Kaiser: Elektrische Fahrleitungen. MIBA-Report. Verlagsgruppe Bahn, MIBA-Verlag, Nürnberg 2007. ISBN 3-89610-243-0, 96 Seiten, 74 Schwarzweiß-, 245 Farbabbildungen; Preis: Euro 15,00.

Der Erläuterung der unterschiedlichen Vorbildbauarten folgt die praxisbezogene Anleitung zum Einbau einer korrekten Fahrleitungsanlage in die Modellbahnwelt, ergänzt um Tipps und Tricks zur Montage von Großserien-Oberleitungen.

• **Praxis-Ratgeber für vorbildorientierte Modellbahn-Fans**

Dieseltriebwagen



Olivier Constant: Encyclopédie du matériel moteur SNCF; Tome 4: Les autorail des années 1950 à nos jour (2). Verlag Le Train, F-Betschdorf 2007, Tel. (0033)(388)545103. ISSN 1267-5008, 98 S., 138 Farb-, 24 Sw-Abb; Preis: 18,30 Euro.

■ Wie in Deutschland prägen auch in Frankreich Diesel-Triebwagen auf vielen Strecken den Verkehr. Im Rahmen der Serie über Triebfahrzeuge der französischen Staatsbahnen SNCF erscheint nun ein Sonderheft, das die Regionaltriebwagen seit den 1950er-Jahren behandelt. Neben der knapp gefassten Entwicklung der Fahrzeuge findet der Leser statistische Angaben zur Stationierung, Zeichnungen aller Bauarten und, wie bei Publikationen der Zeitschrift Le Train gewohnt, eine Fülle sehr schöner Fotos, die das Heft auch für Zeitgenossen zu einer Empfehlung machen, die der französischen Sprache nicht mächtig sind. *yo*

● ***Fazit: Reich bebilderte Triebwagengeschichte***

Friedliche Nachbarn

Rolf Swoboda, Harald Vogelsang, Wolfgang Klee: Die Eisenbahn in Bochum. DGEG-Medien, Hövelhof 2007. ISBN 978-3-93789-28-4, 176 S.; Preis: 29,80 Euro.



■ Weit mehr als nur ein Eisenbahn-Buch: Bochums Eiserner Weg von den frühen Kohlebahnen des ausgehenden 18. Jahrhunderts bis hin zum jüngst restaurierten Hauptbahnhof der Nierentisch-Ära bietet dem Autoren-Trio die Basis für eine gut recherchierte und sehr gut, teils mit erstmals veröffentlichtem Bildmaterial illustrierte Verkehrs-, Bergbau- und Industriegeschichte der Buch- und Kuhhirtenstadt. Dabei fördern die Verfasser selbst für Alteingesessene manch Überraschendes zu Tage. Schade nur, dass die unterirdische Bahnwelt des Bochumer Vereins, des innovativen Gussstahlwerks, unerwähnt bleibt. *hc*

● ***Fazit: Nicht nur für Lokal-Patrioten hochinteressant***



www.chinareisedienst.de/zugreisen

Aufs Dach der Welt

Hinweise zur China-Reise auch per Zug sind auf dieser grafisch eher sparsamen Homepage zusammengefasst.

■ China erwacht auch als zunehmend nachgefragtes touristisches Ziel. Zugreisen im Land der Mitte sind längst kein Geheimtipp mehr, und um so besser, dass man sich vorab recht umfassend informieren kann. Die Site bietet aktuelle Informationen rund um Touren im bevölkerungsreichsten Land der Erde an. Mehrere Varianten gibt es für Eisenbahnreisen auf das „Dach der Welt" (siehe auch Beitrag ab Seite 38). Gut und recht detailliert sind die Übersichten über die angebotenen Leistungen. Der Eisenbahnfreund möge beachten, dass es sich hier um normale touristische Angebote handelt, bei denen der Zug lediglich das Reisemittel darstellt. Nun sind Reisen in politisch, sagen wir einmal, schwierige Länder und Regionen hin und wieder ein Stein des Anstoßes dergestalt, ob man dahin reisen darf oder nicht. Tibet ist immerhin nach westlicher Lesart okkupiertes Gebiet. Wer den kritischen Blick nicht scheut, möge sich unter www.tibet-initiative.de kundig machen.

www.baureihe650.de

Hans-Diesel in allen Gassen

Der inzwischen bei zahlreichen Eisenbahnen eingesetzte VT650 hat mittlerweile seine Fangemeinde.

■ Den Freunden älterer Schienenfahrzeuge mag die Hinwendung zum Regio-Shuttle (verächtlich auch „Regio-Schachtel" genannt) wie ein Sakrileg erscheinen. Doch ist gerade diesen Fahrzeugen, die bei der DB und einigen ihrer Konkurrenten als Baureihe 650 eingeordnet sind, vielerorts überhaupt die Aufrechterhaltung oder Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs zu verdanken. Daran erinnert diese Homepage von Knut Rosenthal aus Berlin. Noch ist einiges aufzufüllen, was insbesondere die Bildergalerie diverser Eisenbahngesellschaften betrifft oder Reiseberichte, bei denen sich bislang nur ein Verfasser hervortut. Alle Einsatzgebiete der VT650 sind benannt, und beim Betrachten der vorhandenen Bilder bemerkt man eine verblüffende Beliebtheit der Farbkombination Gelb-Orange und Grün bei geographisch doch weit auseinanderliegenden Gebieten. Na denn: Gute Fahrt!

www.baureihe614.de



Es geht zur Neige

Die Baureihen 614, 624 und 634 erfahren auf dieser Homepage ihre Würdigung.

■ Eigentlich ist der Titel dieser Homepage Etikettenschwindel, allerdings positiver Art, denn außer der Baureihe 614 werden auch die DB-Baureihen 624 und 634 nebst dazugehöriger Beiwagen vorgestellt. Das schmälert die Darstellung der in unserem Heft ab Seite 26 vorgestellten Fahrzeuge kaum. Wer sich insbesondere in Bezug auf weit reichendes Bildmaterial und Statistik tiefer informieren möchte, dem sei dieser Platz im Web ans Herz gelegt. Im Grunde ist jede in Dienst gestellte 614-Einheit mindestens einmal erfasst, die meisten sind in ihren unterschiedlichen Lackierungen fotografisch dokumentiert. Schade nur, dass sich anscheinend niemand mehr darum kümmert, denn seit April 2006 fehlt jede Aktualisierung!

Busch-Werk

Aus Litze und Belaubungsmaterial entstehen Büsche und Sträucher.

Authentisch wirkende Bäume und Sträucher bieten in Größe, Formgebung und Einfärbung ein breites Spektrum für die Kreativität des Modellbauers. Bei der Umsetzung sollte man immer den Maßstab im Blick behalten. Sträucher und Büsche werden 50 bis 500 cm hoch, das sind im H0-Maßstab 6 bis 58 mm. Als Materialien benötigt man Kupferlitze (beispielsweise aus Kabelabfall), Lötzinn (Durchmesser 1,5mm), Sprühkleber, Sprühfarbe (aus der Dose oder per Airbrush-Pistole aufzutragen) sowie Streumaterial für Blätter und Blüten. Im vorliegenden Fall kam Laub von Noch in sechs, Wiesen- und Blüten-Flora in acht Farben oder Flockagen zum Einsatz. Desweiteren braucht man einen Lötkolben mit einer Leistung von mindestens 65 W, eine Spitzzange, eine stabile Pinzette und eine Klemmvorrichtung aus Holz (eine Wäscheklammer tut es auch) und Einweghandschuhe. Zunächst längt man Kupferlitze auf etwa 10 cm ab und fasst sie zu Bündeln von 8 bis 10 Stück zusammen. In der Mitte sind die Bündel zu verdrillen und zu verzinnen. Wenn man sie in der Mitte knickt und v-förmig zusammenbiegt, erhält man niedrigeres, aber dichteres Buschwerk. Mit Pinzette oder Zange sind die Zweige mehrfach zu knicken (plizieren). Anschließend biegt man die Litzenbüschel kreisförmig auseinander, streckt die Zweige teilweise wieder, zupft und biegt sie zurecht oder stutzt sie, um dem Gebilde die Regelmäßigkeit zu nehmen. Eventuell beim Löten eingesetztes Lötfett entfernt man in heißem, mit Spülmittel versetzten Wasser. Stamm, Äste und Zweige der Büsche sind nun farblich zu behandeln. Je nach Pflanzenart kommen Grau, Braun, Grün, Beige oder Mischungen aus diesen Farben zum Einsatz. Nach dem Trocknen besprüht man die zu beflockenden Partien mit Kleber und bestreut sie mit Belaubungsmaterial von unten und oben. Nicht haftendes Material fängt eine untergestellte Schüssel zur Wiederverwendung auf. Blühende Sträucher sprüht man noch einmal ein und taucht sie vorsichtig in das farbige Streumaterial. Wer die Rohlinge in eine dünne, mit Löchern versehene Holzlatte steckt, kann diverse Arbeitsgänge gleich an mehreren Büschen durchführen.

Harald Meincken



Die abgelängte Litze wird verdrillt.



Unregelmäßige Formen entstehen.



Blütenflock verändert das Aussehen.

Fotos (4): H. Meincken



Blaublütiges Buschwerk in H0.

Geisterwagen

Ein Lokfahrwerk unter einer Haube bewegt antriebslose Loks.

Unmotorisierte, aber rollfähige Triebfahrzeuge wie beispielsweise die vergoldeten N-Loks von Arnold lassen sich mit Hilfe eines aus einer Diesellok und eines geeigneten Güterwagens hergestellten Geisterwagens zum Leben erwecken. Im konkreten Fall fand als N-Diesellok eine alte SNCF-BB63000 von Roco Verwendung. Von dieser wurden das Mittelführerhaus und die seitlichen Gitter abgenommen. So ist der Urzustand jederzeit wieder herstellbar. Als Wagen fand ein Arnold-Rungenwagen mit abnehmbarer Abdeckplane (Bierwagen) Verwendung. Der Rungenwagen bleibt somit unzerstört erhalten. Die Plane passt sehr gut über das Gehäuse der Diesellok, kleinere Aussparungen im Bereich der Lampen sind nötig. Wichtig ist, dass der Geisterwagen genügend Gewicht behält. Im vorliegenden Fall war unter der Plane sogar noch Platz für zusätzliches Blei. Der Vorschlag lässt sich natürlich auch für andere Spurweiten realisieren. Auch kann ein Geisterwagen zur Unterstützung fahrfähiger, aber leistungsschwacher Loks verwendet werden.

Roger Wüst



Des Führerstandes und der Reling beraubt, passt das Lokfahrwerk unter die Haube.

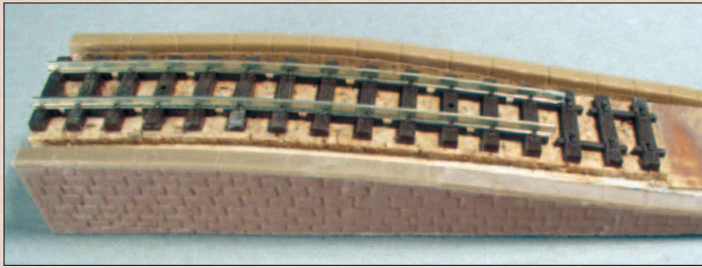


Fotos (2): R. Wüst

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse: **MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de**



Korkbettung und Schwellenband müssen fest verbunden werden, damit die Schienenprofile die Verklebung nicht wieder lösen.



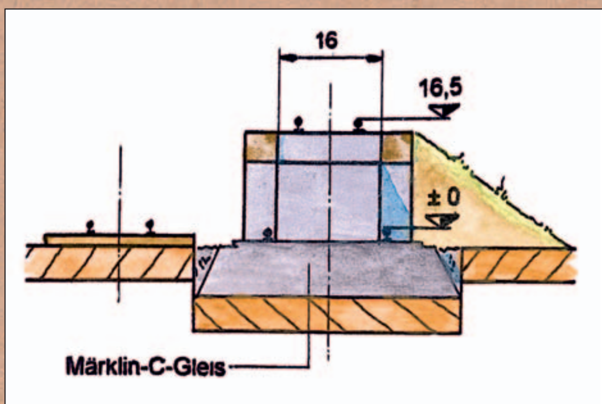
Weil die ursprüngliche Form der Überführungsrampe von Schmalspurfahrzeugen auf Regelspurwagen zu kurz war, wurde sie um eine Betonkonstruktion verlängert. Die Profile wurden im vorliegenden Fall auf dünne Kunststoffplättchen geklebt.

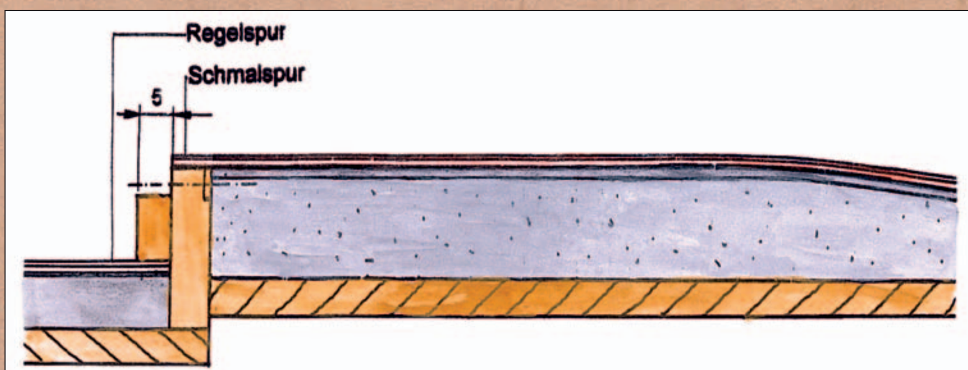
Teil 5

Schönheide en miniature

Diesmal entstehen eine Überladeeinrichtung für Schmalspurfahrzeuge und Gleiswaagen im Normal- und Schmalspurbereich von Wilzschhaus.

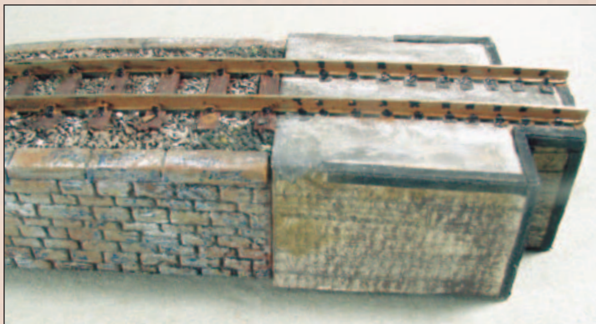
Auch Schmalspurlokomotiven und -wagen müssen regelmäßig zur Wartung und zur Reparatur. Zu diesem Zweck werden sie, wenn entsprechende Einrichtungen an der Heimatstrecke fehlen, auf regelspurige Spezialwagen verladen und zu den Werkstätten transportiert. Die dazu errichtete Gleisrampe muss entsprechend stabil und mit einer vorgeschriebenen Rampenneigung (mindestens 1:25) angelegt sein.







Tja, der Wiegeabschnitt der Gleiswaage ist wohl für den Vierachser etwas kurz geraten! Dieser Fehler lässt sich im Modell durch verlängerte Abdeckungen gestalterisch stimmig korrigieren.



Wenn man während des Klebevorgangs am Ende der Rampe mit Schienenverbindern ein normales H0e-Gleisstück ansetzt, stimmt die Spurweite. Anschließend schottert man die Gleise ein.

Die fertige Überführungsrampe auf dem Anlagen-Segment Schönheide-Süd II: Die Einbuchtungen für die Puffer der Regelspurfahrzeuge werden nach Versuchen vorgenommen. Aus dem Verzicht auf Kupplungsbuchten folgt, dass der Wagen stets am Zugende eingestellt werden muss.

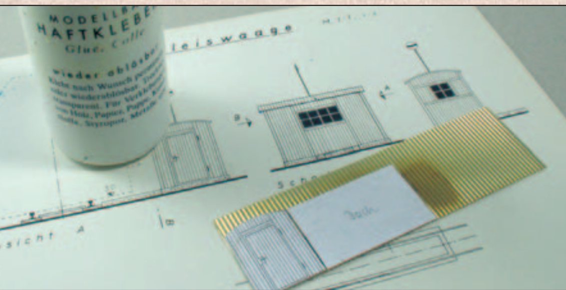


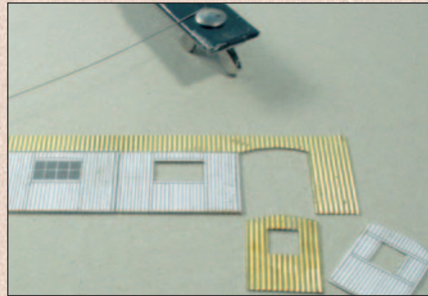
Im Modell entsteht der Rampenkörper aus 2,5 mm dickem Sperrholz, welches mit Bruchstein-Mauerplatten von Kibri verkleidet wird. Doch als die H0e-IVk darauf Probe fuhr, stellte ich fest: Die Rampe ist zu kurz! Also verlängerte ich sie mit einem Holzklotz, der mit aufgeklebtem Aquarellpapier das charakteristische Aussehen eines Betonklotzes erhielt. Originalgetreue Schalungsfugen werden mit einem stumpfen Bastelmesser eingeritzt. Selbstverständlich gibt es für solche Verlängerungen der Überladeeinrichtungen ein Vorbild: Im sächsischen Bahnhof Radebeul-Ost (siehe nebenstehendes Bild). Zu beachten ist bei der Umsetzung, dass die Rampenfront mit Ausbuchtungen für die Puffer versehen wird, so dass die Puffer der Regelspurwagen einer lückenfreien Überfahrt nicht im Wege sind. Kompromisse sind bei der Modelleisenbahn an der Tagesordnung, und so wird im vorliegenden Fall der Trans- →



Der desolate Zustand und das Unkraut beweisen, dass die Einrichtung in Radebeul schon lange nicht mehr genutzt wird. Tatsächlich hat der Autor eine Verladung einer Schmalspurlokomotive mit einem Mobilkran beobachtet.

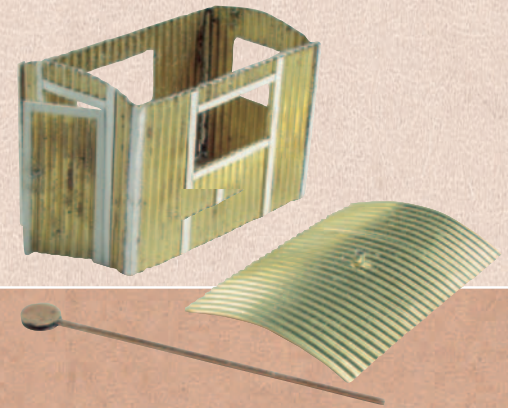
Von Günther Fromms 1:87-Zeichnung werden Kopien angefertigt. Die ausgeschnittenen Seitenwände befestigt man mit Haftkleber auf dem Messing-Wellblech und ...





...sägt die Wände und Fensteröffnungen mit der Laubsäge aus. Eine effektive und saubere Technik, die leider im Zeitalter der Trennschleifer etwas aus der Mode gekommen ist.

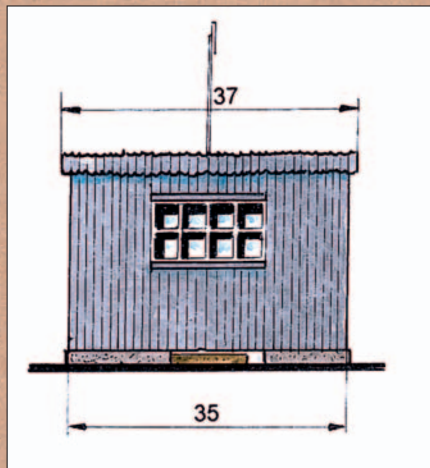
Die Kantenwinkel aus Stahl werden im Modell von abgekanteten Kartonstreifen imitiert und mit Uhu-Hart verklebt. Die Sh0-Scheibe ist drehbar und kann später vom Anlagenrand aus betätigt werden.



portwagen an der Rampenseite ohne Modellkupplung betrieben, um eine weitere Ausbuchtung für diese zu vermeiden.

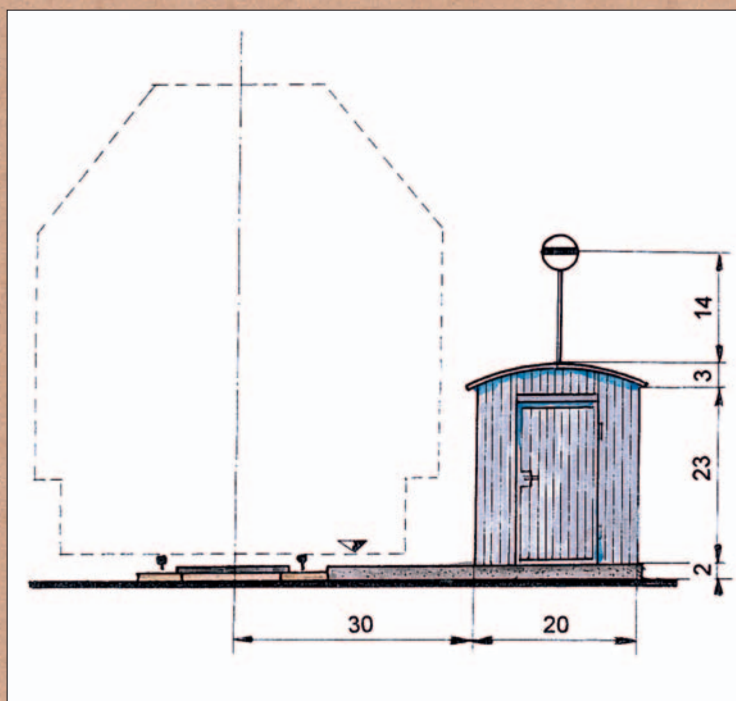
Zum Transport von Schmalspurfahrzeugen verwendet die Bahn Flachwagen der Typen Sm oder R mit in den Wagenboden eingelassenen Schienen (Schmalspur). Für erste Versuche nutzte ich als Basis Wagen von Märklin, die ursprünglich für den Verkehr der rollenden Landstraße gedacht waren. Mit aufgeklebten Schienenprofilen und mit Regeldrehgestellen versehen, erweisen sich die Wagen als sehr gute Wahl.

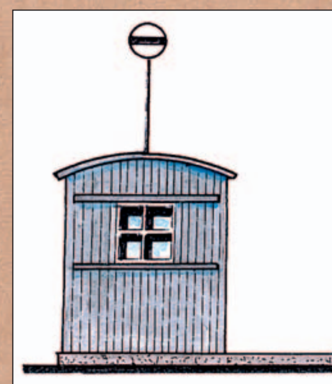
Damit die Wagen nicht überladen auf die Strecke geschickt werden, gehören

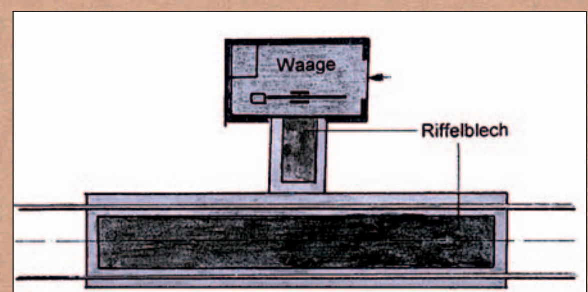


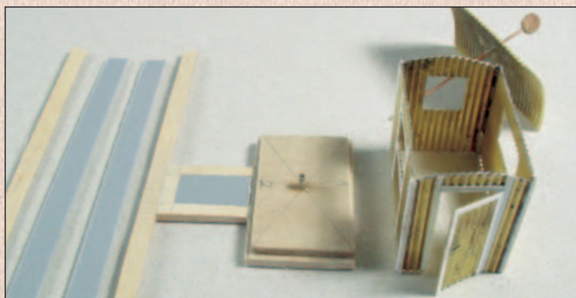
Gleiswaagen gehören auf die Modellbahn

Gleiswaagen zu den wichtigsten Einrichtungen im Bahnhof von Wilzschhaus. Ältere Gleiswaagen bestehen aus einem komplizierten Hebelsystem, mit dem die betreffenden Fahrzeuge gewogen werden können. Dabei wird das Waagengleis vom übrigen System getrennt und beweglich gelagert. Diese gesamte Wiegeeinrichtung befindet sich in gemauerten oder betonierten Gruben unterhalb des Waagengleises und ist nach oben durch stählerne Riffelplatten abgedeckt. Moderne Gleiswaagen arbeiten mit elektrischen und elektronischen Systemen. Zum wettergeschützten Ablauf des Wiegevorgangs befinden sich die Stell- und Ablesevorrichtungen sowie die Verriegelung in einem kleinen Schuppen, dem Wiegehäuschen. Schließlich weist die Vorrichtung auf dem Dach des Häuschens noch ein Gleissperrsignal (HS) auf, damit nicht versehentlich Fahrzeuge auf die Waage geschoben werden, wenn diese noch besetzt ist. Auch eine Profilmesseinrichtung befindet sich in der Regel in der Nähe der Waage, denn wenn man schon einmal beim Messen ist... Gleiswaagen im Modell werden als Bausätze in verschiedenen Nenngrößen von fast allen Zubehörherstellern angeboten. Für mich bestand jedoch ein besonderer Reiz darin, die originelle Wellblechbude auf der Anlage nachzubilden. Das Wellblech ist als Messingplatten beim Conrad-

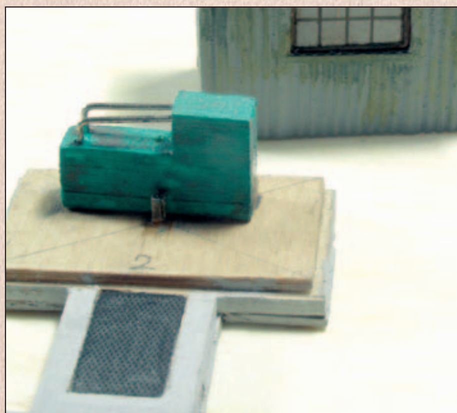








Die Imitation der Betonkonstruktion geschieht mit Sperrholz und Acryl-Farben. Dort, wo beim Original die Waagenkanäle mit Riffelblechen abgedeckt sind, werden Kunststoff-Platten von Kibri aufgeklebt.



Im Inneren der Wellblechbude ist undeutlich ein grünes Etwas zu erkennen. Und weil der Blick durch die Scheiben getrübt ist, kann auf eine detaillierte Gestaltung des Geräts verzichtet werden.

Die Tür wird in leicht geöffnetem Zustand dargestellt, die Fenstersprossen sind auf die transparente Fensterfolie aufgemalt. Das wirkt allemal filigraner als die Bausätzen beigegebenen, zumeist viel zu wuchtigen Kunststoffspritzlinge.





Fotos: G. Kerber/S. Kirchberg, Zeichnungen: G. Kerber

Freunde exzessiven Rangierbetriebs nach Vorbildvorschriften haben in Wilzschhaus im Normal- wie im Schmalspurteil schier unendliche Möglichkeiten, sich auszutoben.



Gealtert und ein bisschen verbeult, so präsentiert sich das Wiegehäus'l kurz vor seinem Einbau in die Anlage.

Elektronikversand (www.conrad.de) erhältlich. Zunächst werden in den Wänden die Öffnungen mit der Laubsäge ausgeschnitten und die Wände miteinander verlötet. Das Dach biegt man vorsichtig über eine Rolle und verlötet es mit den Wandoberkanten. Die aufgesetzten Stahlprofile bestehen aus dünnen Zeichenkarton-Streifen.

Das Sperrsignal wurde im vorliegenden Fall beweglich angebracht, so dass es vom Anlagenrand aus bedient werden kann. Natürlich erhält das Wiegehäuschen auch eine Inneneinrichtung in Form einer Waagenbank-Nachbildung. Da nur wenig Licht durch die Fenster fällt, genügt eine vereinfachte Darstellung. Die Riffelblechplatten werden durch Kibri-Platten nachgebildet. Wegen des Standorts am Ende der Seitenrampe bietet sich die Verwendung einer schwenkbaren Profilmesseinrichtung von Faller an, die mit viel verdünnter Künstler-Ölfarbe gealtert wurde.

Laut des vorliegenden Gleisplans gehören auch im Schmalspurgleisbereich eine Waage und eine Profilumgrenzung zur Ausrüstung des Bahnhofs. Sie ist der im Regelspurgleis gleich, nur das Wiegehäuschen wurde nach einer Anregung in Pit-Pegs Ideenbuch aus Holz gebaut.

Die am Ende der vergangenen Folge versprochene Vorstellung der Mulde-Brücken wird aus Platzgründen in der sechsten Folge der Serie vorgenommen. *Georg Kerber/yo*



Das Wiegehäuschen für den Schmalspurteil ist einem Buch über den berühmten Anlagen-Architekten Norbert Josef Pitrof entnommen. Für Schönheide ist es nicht authentisch, aber so viel Ehre musste sein.



Rocos markante N-Doppellok der Baureihe V 188: Der entmilitarisierte Diesel-Bulle stieß, ob nun in Grün...

Gemischtes DOPPEL

Für Selectrix- wie DCC-Fahrer: Gunter Wiencirz verhilft Rocos N-V 188 mit gezielten Eingriffen zu ausgezeichneten Fahreigenschaften.

...oder In Rot, bei Epoche-III-Anhängern unter den N-Bahn-Fans auf viel Kritik ob seines Fahrverhaltens.



Viele Modellbahner haben diese Lok in Rot oder Grün in ihrem Besitz, setzen sie jedoch nicht ein, da die Fahreigenschaften mehr als bescheiden sind. Noch schlimmer wird es, wenn die Lok digitalisiert wurde. Das hervorragende Endergebnis von einigen Versuchen mit zwei Decodern und zwei Motoren, einem Decoder und zwei Motoren, einem Decoder und einem Motor wird hier zum Nachbau gezeigt.

Benötigt werden der SB-Umbausatz 4013, der zwei komplette Motore enthält, vier Fleischmann Schleifer und ein DCC-/SX-Multiprotokolldecoder DHL160 (Trix 66838).

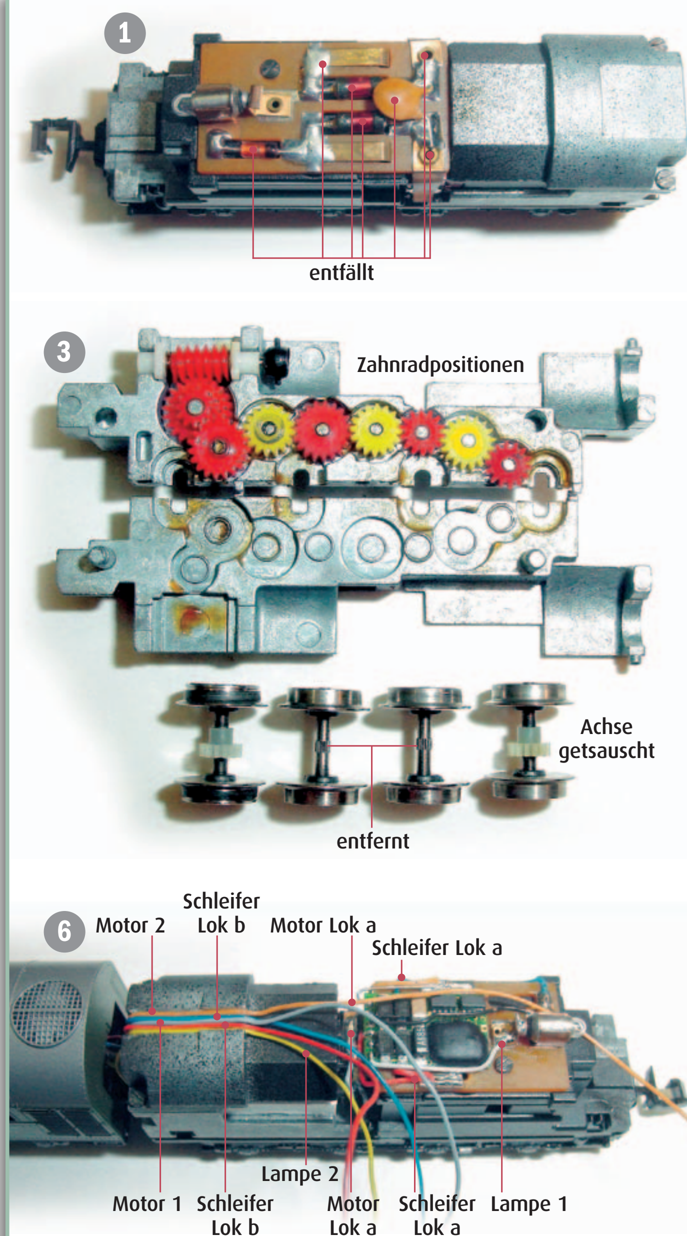
Bei beiden Lokhälften fallen dieselben Arbeiten an. Der Decoder wird in Lok a eingebaut. Die Kardanwelle darf nicht mehr benutzt werden. Trotz Stromverbindung über Platine werden beide Schleiferseiten der Lok b über Litzen zur Lok a verlegt. Die Loks trennt man durch Entfernen der Kardanwelle und der Stromplatine.

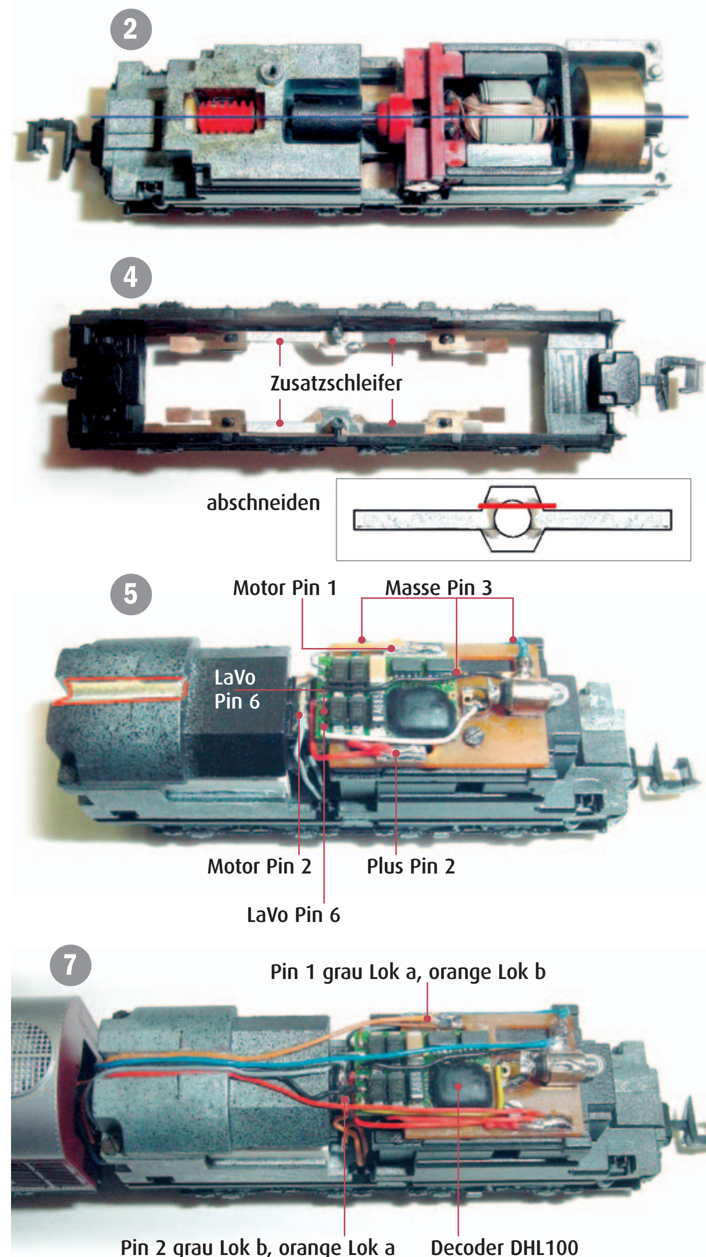
Von der Lokplatine wird bis auf die Lampenfassung alles abgelötet, auch die Verbindungsfedern zu den Schleifern und die Motorfedern entfallen. Die Motor-Deckplatte wird abgeschraubt. Diese muss später bearbeitet werden.

Trennung durch Entfernen von Kardanwelle und Platine

Im Bild 2 ist die Mittellinie eingezeichnet, in der sich später Motorachse, Kardangelenk und Schneckenwelle befinden müssen, damit der Antrieb nicht schon hier erschwert wird. Der Motor wird herausgenommen, die Achsabdeckplatte abgeschraubt, die Achsen entnommen und Achsblenden mit Radschleifern ausgeklippst. Dann ist der Getriebeblock in der Mitte zu trennen.

Beide Getriebehälften mit den Zahnrädern (Bild 3) dienen als Hilfe beim späteren Zusammenbau. Das zweite rote Zahnrad von rechts muss nach dem Motoreinkleben frei laufen können, also darf nicht zu tief gefräst werden und kein Kleber an diese Stelle. Normalerweise sind die beiden Zahnräder auf den Mittelachsen immer eingerissen, der Grund,





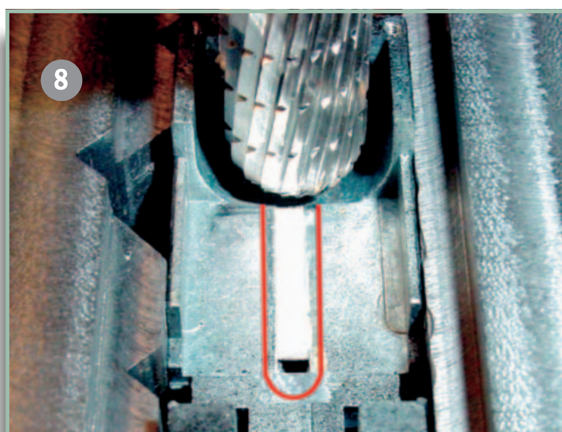
Kardanwelle und Stromplatine, bis auf die Lampenfassung, werden entfernt, ebenso die Schleiferverbindungsfedern und Motorfedern (Bild 1). Motorachse, Kardangelenk und die Schneckenwelle müssen fluchten (Bild 2). Montagehilfe: Beide Getriebehälften mit den Zahnrädern und Anordnung der Achsen mit und ohne Achszahnrädern (Bild 3). Die Feder der Zusatzschleifer ist wie markiert abzuschneiden und auf die Originalfeder zu löten (Bild 4). Anschlüsse, Verkabelung und Belegung der Pins auf einen Blick (Bild 5, 6, 7).

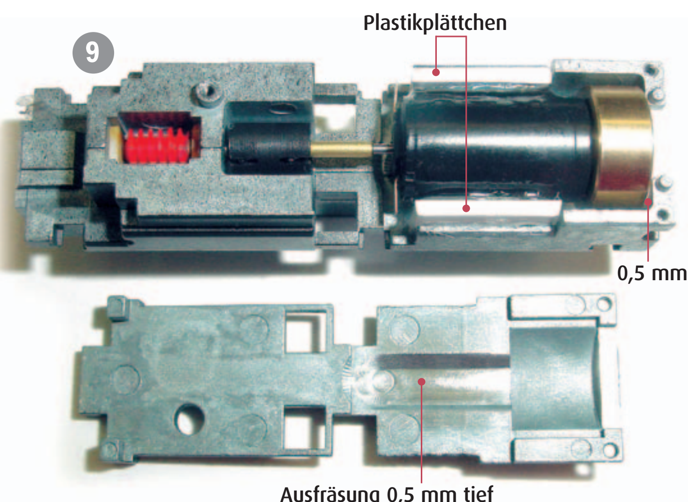
warum die Lok so ruckelt. Die Achszahnräder dieser beiden Achsen werden an beiden Loks entfernt, da diese Räder bevorzugt zur Stromabnahme benutzt werden. Weiter wird die Haftreifenachse der Lok b mit der Normalachse 4 der Lok a getauscht: Antrieb also auf Achse 1 und 4 beider Lokhälften.

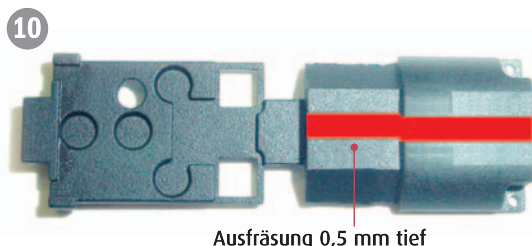
Bei den Schleifern mit Achsblenden erfolgt die nächste Verbesserung durch Einlöten von je einem Fleischmann-Schleifer für Wagenbeleuchtung für beide Mittelachsen: Feder wie im Bild 4 schneiden und auf die Originalfeder auflöten, dann je eine Litze rot und blau auf der Oberseite der Federn anlöten als Ersatz für die entfallenen Platinenfedern, da diese als Stromübertragung nicht zuverlässig sind. Von der Abdeckplatte werden die beiden 0,5-mm-Erhöhungen über den mittleren Achsen weggefeilt. Damit liegen die Mittelachsen durch den neuen Federdruck besser auf den Schienen auf und verbessern die Stromabnahme.

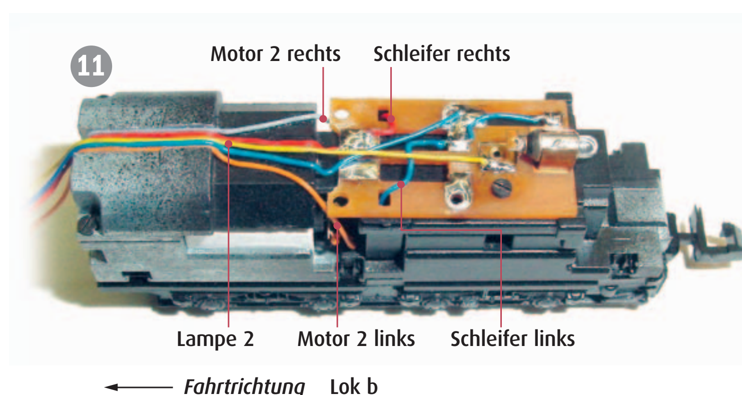
Nächster Schritt ist das Ausfräsen der 0,5 mm tiefen Nut für den Motor im zusammengesetzten Getriebegehäuse. Dieses wird eingespannt und mit Rundfräser 10 mm tief vorsichtig ausgefräst. Wer aus Versehen zu tief gefräst hat, kann mit einer Tesakrepp-Motorumwicklung noch etwas retten. Wichtig ist, dass das rote Zahnrad später frei läuft.

Hat auch die Motorabdeckung eine Einfräsung bekommen, wird der Motor zum Einkleben vorbereitet. Vom Originalmotor ist der Kardankopf abzuziehen und auf die neue Motorwelle vorn bündig aufzudrücken. An den Motorsei- →









Das Getriebegehäuse wird mit dem Rundfräser 10 mm tief ausgefräst (Bild 8). Die Motorabdeckung erhält eine Ausfräsung von 0,5 mm Tiefe, an den Motorseiten verringern 1,5 mm dicke Plastikplättchen den Spalt zwischen Motor und Seitenwand (Bild 9). Die Motorabdeckung bekommt auf der Oberseite eine Nut für die Kabelaufnahme (Bild 10). Lok b mit neuem Motor und bearbeiteter Platine ist verkabelt (Bild 11).

Fotos: Wiencirz

tenteilen wird je ein Plastikplättchen, 1,5 mm dick, angeklebt. Damit wird der Spalt zwischen Seitenwand und Motor verringert und weniger UHU-2-Minutenkleber gebraucht. Wichtig sind der Abstand der Schwungscheibe zur hinteren Wand von 0,5 mm und die genaue Flucht der Motorachse mit der Schneckenwelle.

Die Motorabdeckung bekommt auf der Oberseite eine 0,5 mm tiefe, 2,5 mm breite Kabelnut eingefeilt oder -gefräst, da das Gehäuse später bündig auf der Motorabdeckung aufliegt. Im Gehäuse wird innen die Vertiefung des Ventilators flach gefräst, damit Decoder und Motor Wärme abgeben können. So braucht kein Fenster entfernt zu werden.

Lok b (Bild 11) mit neuem Motor und bearbeiteter Platine ist verkabelt: Masse blau von linker Schiene an Lampenmasse und dann erst zu Lok a.; Motor orange links, grau rechts, Plus rot oben und plus Lampe gelb direkt in die Nut geklebt zur Lok a. Die Litzen sind durch den Gehäuseausschnitt hinten zu verlegen und das Gehäuse ist aufzusetzen.

Platinenreste als Löthilfen zweckentfremdet

Nun wird Lok a bearbeitet. Hier soll der Decoder sitzen, daher wird die Platine hinter den viereckigen Löchern abgeschnitten und der Decoder mit Anschlüssen zum Motor auf die Platine geklebt. Auf die Motorabdeckung direkt vor dem Decoder wird ein Platinenreststreifen als Löthilfe geklebt, ebenso links und rechts vom Decoder, denn jeweils drei Litzen kann man schlecht am Decoder direkt anlöten: Motor Lok a grau und Motor Lok b orange an Pin 1 des Decoders; Motor Lok a orange und Motor Lok b grau an Pin 2; Masse blau an Pin 3 und Lampenmasse; Plus rot Pin 4; Pin 5 Lampe hinten und Pin 6 Lampe vorne. Zwischen beiden Lokhälften werden die fünf Litzen mit leichtem Bogen nach unten verlegt. Das Gehäuse von Lok a erhält hinten unter dem Ausschnitt einen 1 mm breiten Schlitz, um beim Aufsetzen des Gehäuses die Litzen einfädeln zu können. Die Verbindungsplatine der Loks wird wieder eingesetzt, aber keine Kardanwelle. Lok a hat alle Haftreifen und der minimale Unterschied der Faulhabermotoren kann durch die haftreifenlose Lok b eliminiert werden. Die Platinenverbindung ist zwar stromleitend, jedoch ist die zusätzliche Litzenübertragung zuverlässiger. Die umgebaute Lok erhält Adresse XX, Geschwindigkeit 6, Verzögerung 5, Impuls 1 für Glockenankermotore.

Ergebnis: Die Lokmotore werden auch nach zweistündiger Fahrt nicht warm, die Regelung und das Handling sind hervorragend.

Dieser Umbau behebt alle Nachteile: Zwei hervorragende Motore mit Schwungscheibe, Antrieb mit allen Haftreifen auf Lok a, alle Normalachsen auf Lok b, wodurch der Schlupfausgleich der Motoren gewährleistet ist. Der Verzicht auf die Kardanwelle, nur erste und letzte Achse pro Lok sind angetrieben, entlastet das Getriebe. Da beide Mittelachsen je Lok zur zusätzlichen Stromabnahme herangezogen werden, gibt's auch keinerlei Aussetzer mehr.

Gunter Wiencirz/hc

Ob die H0-218, das erste Modell, das die neue Märklin-Führung zu verantworten hat, das Zeug zum Dauerläufer hat?

Durchtrainiert

Achtung, hier kommt ein Star. Garantiert ungedopt und ehrlich. Ließen die im „Märklin-Magazin“ publizierten Fotos des Handmusters noch Schlimmes befürchten, so zerstreute das endgültige Modell Bedenken in Minutenschnelle.

So muss eine zeitgemäße 218 aussehen: Stimmig in den Proportionen, mit einer feinen Detaillierung des Metallgehäuses und mit der märklin-typischen sauberen Lackierung und Beschriftung. Neigung und Rundung der Stirnseiten gefallen, ebenso die Gravur der Blenden um die Scheinwerfer. Die Scheinwerfereinsätze gerieten eben und fallen durch ihr poliertes Finish auf. Bis auf die kurzen Griffstangen an den Aufstiegen sind alle anderen separat angesetzt. Die Trittleiste um die Stirnseiten ist zwar nicht durchbrochen ausgeführt, gefällt aber durch die Gravur des Gittermusters und der vorbildgerechten Lackierung in Rot. Die an den Ecken des Aufbaus eingesetzten, mit Gitterstruktur versehenen Tritte bestehen aus elastischem Kunststoff, der auch groben Zugriff oder Unfälle schadlos übersteht. Die großzügige Verglasung der Führerstände gewährt Einblicke in den Arbeitsplatz des Personals. Dass die Führerstände tatsächlich tief graviert sind, eröffnet dem Modellbahner die Möglichkeit, diesen Bereich weiter zu detaillieren. Für vorbildgerechte Gravuren und ein separat eingesetztes Schaltrad hat Märklin bereits gesorgt. Bei genauerem Hinsehen fällt allerdings zwischen Fenstereinsätzen und Gehäuse ein kleiner Spalt auf. Um das zu bemerken, muss man sich dem Modell allerdings auf Schlagdistanz nähern. Nur ein Montagefehler beim Pressemuster ist eine schief aufgesetzte Abgashutze auf dem Dach.

Die für die ersten Serien der 218 typischen Drehgestelle präsentieren sich sorgfältig graviert und mit angesetzten Trittstufen bestückt. Gefällig gerieten die dünnen Sandstreurohre und Gleisräumer, auch wenn erstere nicht in Radebene liegen. Da beim Vorbild die Bremsklötze kaum sichtbar sind, fällt beim Modell kaum auf, dass sich die Teile nicht in Radebene befinden, weshalb eine Abwertung entfällt. Die Antriebswellen werden durch vom Tank ausgehende Stummel zu den Drehgestellen überzeugend simuliert.

Die seidenmatte Lackierung in Altrot ist tadellos, was auch für die Bedruckung gilt. Die diversen Schaugläser im Tankbe-

Nicht nur symbolisch auf dem Foto, auch unter Ihresgleichen setzt sich Märklins 218 an die Spitze.



Warmweiße LED strahlen aus dem gelungen geformten Antlitz der Lok.



reich wurden drucktechnisch nachgebildet.

Bei der Beleuchtung hat Märklin die Vorteile der Digitaltechnik voll ausgenutzt. Nicht nur, dass die warmweißen LED den Schimmer der Glühlampen überzeugend wiedergeben, die Lampen lassen sich je nach Einsatz unterschiedlich schalten. Nach Druck auf die Licht-Taste erscheint ein konventionelles Spitzensignal, vorne Weiß, hinten Rot. Der Druck auf Licht und F1 schaltet die Beleuchtung an Führerstand 1, der Druck auf Licht und F2 das Licht bei Führerstand 2 aus. Was das bringt? Wenn Sie im Wendezugbetrieb die Lok mit der Führerstandsseite 2 an den Zug gekuppelt haben, drücken Sie die Lichttaste und F2. Nun zeigt Ihre 218 in beiden Fahrrichtungen das korrekte Signal. Sind übrigens Licht, F1 und F2 aktiviert, so leuchten, wie gelegentlich bei rangierenden Loks zu sehen, beide Spitzensignale.

Beim Antrieb hat man die Wahl zwischen einer digitalen 218 mit und einer ohne Soundfunktionen. Da der Sound nur im Digital-Betrieb funktioniert, sollten Analog-Bahner zu der Variante ohne Geräusch-Baustein greifen. Digitalbahnern ist zu empfehlen, angesichts des vergleichsweise moderaten Aufpreises von 50 Euro gleich zur Sound-Lok zu greifen.

Die Technik des Soft-Drive-Sinus-Motors haben die Göppinger so gut im Griff, dass die 218 sogar leiser fährt als die hauseigenen Loks mit Glockenanker-Motoren. Auch die Fahreigenschaften überzeugen. Wer vorwiegend längere Garnituren fährt, wird sich aber eine größere Schwungmasse wünschen. Beim Nothalt steht die Lok so schnell, dass in modellbahnüblichen Kurven Waggons entgleisen können.

Selbst in der Drei-Prozent-Steigung zieht die 218 noch 16 vierachsige Schnellzugwagen an und bringt sie wegen des selbsthemmenden Getriebes auch wieder zum Stehen.

Wenn die 218 für den Stil der neuen Märklin-Führung steht, darf sich der Modellbahner auf künftige Modelle freuen. 249 Euro sind wahrlich kein Pappenstiel, dafür bietet die 218 aber einen überzeugenden Gegenwert. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; Metallgehäuse, scharfe Gravuren; tiefgezogene Führerstandseinrichtung; sehr leiser Antrieb; guter Sound; vielfältige Lichtfunktionen mit warmweißen LED; sehr gute Zugkraft*

KONTRA *Schwacher Auslauf; schief sitzende Abgashutze*

PREIS *UVP 249 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

STECKBRIEF

Fahrleistungen digital
- V_{max} in Fs. 28 185 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) in Fs. 23
- Auslauf aus V_{max} 123 mm
- Auslauf aus 140 km/h 79 mm
- Anfahren (Fs. 1) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 123 g
- Zugkraft Steigung 3% 116 g

Analog
- V_{max} bei 16 V 175 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 14,7 V
- Anfahren (7,3 V) 1 km/h
- Lichtaustritt ab 4,6 V

- **Hersteller:** Märklin, Göppingen
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:**39180
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital ohne Sound (39181); Gleichstrom von Trix mit (22218) und ohne Sound (22219)
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Märklin-Kurzkupplung in Normschacht;
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 4 Achsen
- **Schwungmasse(n):** 1
- **Haftreifen:** 4
- **Preis:** UVP 249 Euro



Dank der feinen Gravuren an den Drehgestellen und den Antriebswellen-Imitationen macht auch das Betrachten aus der Preiserlein-Perspektive Freude.



Auch der geringe Kuppelabstand trägt zur Eleganz des Liliput-Modells bei.

Den eleganten Elektrotriebzug ET 1101 realisiert Liliput als H0-Modell.

Münchner Kindl

Dass Liliput den nagelneuen H0-ET11 gerade als Münchner Kindl erstmals auf die Reise schickt, hat keineswegs mit der Vorliebe für den gleichnamigen Gerstensaft zu tun. Vielmehr war dieser Zuglauf zwischen 1957 und 1959 der längste in der Karriere der Triebzüge. Die Route führte von München über Stuttgart nach Frankfurt am Main.

Bevor man die Fahrt des H0-ET11 genießen kann, muss man die beiden mit kulissengeführten und Strom leitenden Kupplungen versehenen Fahrzeugteile miteinander verbinden. Über den gesamten Geschwindigkeitsbereich fährt der ET11 geschmeidig und leise. Bei beiden Fahrzeugteilen realisierte der Konstrukteur eine Dreipunktlagerung. Die Spannung wird über alle Achsen abgenommen. Der Triebwagen bewältigt auch Acht-Prozent-Steigungen. Die Digitalisierung ist beispielhaft einfach: Im Boden des angetriebenen Teils findet sich ein Fach, in dem Platz für den Decoder und einen Lautsprecher ist. Im Fach ist auch ein Schalter untergebracht, der im Digitalbetrieb das separate Zuschalten einer Innenbeleuchtung ermöglicht. Durch die vorbildgerechte Länge von nur 25 cm je Wagenteil eignet sich der ET11 auch für engere Radien. Bereits auf den ersten Blick wird deutlich, dass Liliput den Elektrotriebzug stimmig ins Modell umgesetzt hat. Scharfe Gravuren und diverse freistehende Details machen Freude. Die im Bereich der Drehgestelle ausgesparte Schürze ist für den gewählten Zeitraum korrekt, was auch für die Inneneinrichtung mit einheitlich bestuhlten Großräumen und Speiseabteil gilt. Um die vorbildgerecht gerundete Form nicht unterbrechen zu müssen, wirken die eingesetzten Führerstandsfenster wegen der notwendigen Matererialstärke etwas dick. Der Spalt zwischen Führerstandsseitenwand und Fenster ist indes etwas groß. Das fällt auf, weil die Fahrgastraum-Verglasung nämlich akkurat in den Öffnungen sitzt. Bei dieser Gelegenheit sollte man die vergleichsweise geringe Materialstärke der Seitenwände loben, die die Eleganz der Konstruktion unterstreicht. Dabei wirkt der Triebwagen keineswegs zerbrechlich, sondern verträgt auch kräftigen Zugriff.

Aus Kostengründen hat man auf die Konstruktion eines Stromabnehmers der Bauart SBS 39 (bis 1958) verzichtet.

An den Drehgestellen fallen die sorgfältigen Gravuren auf, die diese Bereiche vorbildgerecht luftig wirken lassen. Die Elemente der Magnetschienenbremse und die Bremsklötze liegen in Radebene.

Die Qualität der Lackierung mit den feinen Zierlinien und komplizierten Trennkanten an den Stirnseiten werden den Ansprüchen an ein hochwertiges Modell gerecht.

Für unverbindlich empfohlene 196 Euro bietet der ET11 ein faires Preis-Leistungs-Verhältnis. *Jochen Frickel*



Die sorgfältig gravierte Inneneinrichtung und die akkurate Beschriftung gefallen.

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; geringe Wandstärken; akkurate Lackierung und Beschriftung; vorbildgetreue Getriebeauslegung; leiser Lauf; einfache Digitalisierung ohne Abnahme des Gehäuses*

KONTRA *Dicke Stirnverglasung; einfache Stromabnehmer*

PREIS *UVP 196 Euro*

URTEILE

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 161 km/h (Vorbild 160 km/h)
- Auslauf aus V_{max} 192 mm
- Anfahren (1,5 V) 1 km/h

- **Hersteller:** Liliput, China
- **Katalog-Nr.:** L133543
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital ab Dezember 2007; DRG-Varianten ab 2008
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Auf 2 Achsen eines Drehgestells
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 196 Euro

Man muss kein Kamel sein, um am ausnahmsweise nur mit einer Lok bespannten Zug Gefallen zu finden.



Ganz ohne Sauerstoffmaske kommt aus, wer sich den H0-Tibet-Zug von Bachmann in die gute Stube holt.

Aufs Dach der Welt

Atemnot muss man nicht bekommen, wenn man vorhat, sich statt einer Bahnreise ins Land der Siebentausender einen Modellzug der Qinghai-Tibet-Bahn zu leisten: Produziert von Bachmann China, in Shanghai seit Juli und jetzt auch von Liliput Bachmann in Deutschland zu haben, sind die stimmigen H0-Modelle, zumal die der sechsachsigen Diesel-loks, zu einem moderaten Preis zu erstehen.

Man erhält viel Lok fürs Geld: Nicht einmal 150 Euro kostet die sechsachsige Großdiesellok nach Vorbild der NJ2-Maschinen, die General Electric in Pennsylvania für die Tibet-Bahn lieferte.

Vorbildgerecht hat Bachmann beide Lackierungsversionen, in Grün mit gelbem Zierstreifen, in Weiß und Mint mit blauem Zierstreifen, und mit insgesamt vier verschiedenen Loknummern im Programm. Für vorbildgerechte Garnituren wären allerdings drei von beiden Ausführungen erforderlich.

Detaillierung, angesetzte Teile, Gravuren, Farbgebung, Fenstereinsätze und Anschriften gehören ebenso zu den Aktivposten der Lokmodelle mit RP25-Radsätzen wie die Fahreigenschaften. Abstriche gibt´s nur bei der Zugkraft aufgrund fehlender Haftreifen.

Im Gegensatz zu den Lokomotiven verfügen die Waggons, derzeit lieferbar die 25T-Schlafwagen mit Vierbett-Abteilen, über Kurzkupplungskulissen. Zuglaufschilder, Betten, Kopfkissen und starre Kurzkupplungen liegen den Wagenpackungen als Kunststoffteile bei. Abzüge in der B-Note verdient nur die Inneneinrichtung. *Karlheinz Haucke*



Mit der Detaillierung verdienen sich die Konstrukteure gute Noten.

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Verarbeitung; Fahr-/Rolleigenschaften; Detaillierung; Schnittstelle*

KONTRA *Keine Haftreifen; sehr einfache Inneneinrichtung*

PREIS *Zirka 194 Euro Lok+1 Wg*

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 155 km/h
- V_{max} Vorbild (Reise, 120 km/h) bei 9,4 V
- Auslauf aus V_{max} 451 mm
- Auslauf aus 120 km/h 300 mm
- Anfahren (2,5 V) 8 km/h
- Zugkraft Ebene 84 g
- Zugkraft Steigung 3% 71 g

- **Hersteller:** Bachmann, China
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** CD00405
- **Andere Ausführungen:** Weiße Lackierung
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Kadee-kompatible Klauenkupplung
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 652
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse(n):** 2
- **Haftreifen:** Keine
- **Preis :** UVP 149,95 Euro (Lok), 44,95 Euro (Wagen)



Form und Design machen den Bus zu einer auffälligen Erscheinung.

Mit dem Lion´s Coach Supreme bringt Rietze einen hochmodernen MAN-Reisebus auf die H0-Straßen.

Löwen-Reisen

Mehrfach ausgezeichnet, nicht zuletzt für sein außergewöhnliches Design: Der Lion's Coach Supreme ist die jüngste Generation komfortabler Reisebusse der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN). Modellbus-Spezialist Rietze trittt zeitnah mit seiner H0-Formneuheit, basierend auf der Zwölf-Meter-Variante mit 44 Fahrgastsitzen, in der Vorführdesign-Version an.

Die exakt maßstäbliche Ausführung des gummibereiften Modellbusses beeindruckt ebenso wie die gekonnte Umsetzung des dynamischen Designentwurfs inklusive der vom Lion´s Star übernommenen silbernen Schwinge in Sichelform an der C-Säule. Klimaaggregat am Bug und Heckspoiler akzentuieren korrekt die Dachpartie.

Die Inneneinrichtung mit ansprechend gestaltetem Cockpit, leider ohne Fahrer, berücksichtigt sogar die leicht versetzte Reihung der Sitze im vorderen Busteil. Dass die kompakte Bordküche stark vereinfacht dargestellt ist, mag man akzeptieren.

Wesentlich ärgerlicher ist, dass die zuzurüstenden Scheibenwischer nicht in die Aufnahmevertiefungen passen und dass Front- und Heckscheibe feine Haarrisse beziehungsweise Schlieren aufweisen.

Das hat das an sich doch sehr schöne Modell nicht verdient! *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO *Exakte maßstäbliche Umsetzung; Detaillierung; Design; Inneneinrichtung*

KONTRA *Zurüstteilaufnahme; Haarrisse Front-/Heckscheibe*

PREIS *Rund 22 Euro*

URTEILE

Aus Weißmetall- und Messingteilen baut Jano das H0-Fertigmodell des DDR-Schleppers „Aktivist".

Der Aktivist

Foto: R. Albrecht



Fix und fertig steht der Aktivist vor dem neugierigen H0-Landwirt.

Schlepper wie der RS 03/30 „Aktivist" sind auf der landwirtschaftlich geprägten Modellbahn wie das Salz in der Suppe. Schließlich kann man Janos (Jano-Modellbau, Jörg Albert, Langensalzaer Str. 40, 99817 Eisenach, Tel. 03691/881985, Fax 03691/881984, Internet: www.jano-modellbau.de) H0-Modell auf Anlagen ab 1949 einsetzen. Sie haben aber eine Epoche-V-Anlage? Na dann veranstalten Sie halt ein Schaupflügen. Ein Acker mit Zuschauern, einige Schlepper-Veteranen und fertig ist der Blickfang. Vom mit Zweizylinder- Viertakt- Dieselmotor ausgestatteten Aktivisten hat das Schlepperwerk Brandenburg zwischen 1949 und 1952 immerhin 3761 Exemplare gefertigt.

Damit man sofort Freude an seinem Aktivisten hat, liefert Jano das aus Weißmetall und Messing bestehende Modell nur fertig montiert und lackiert aus. Der Schlepper entspricht bis ins Detail der letzten Ausführung mit Kabine, geändertem Vorderachsträger und verlängerter Haube. Beim Pressemuster war allerdings die Kühlermaske nicht ganz spaltfrei eingesetzt. Als Auslieferungsfarbe ist Grün für die nachgebildete späte Version korrekt, die ersten Fahrzeuge verließen in Graublau das Werk. Dank lenk- und schwenkbarer Vorderachse lässt sich das H0-Modell dem Untergrund anpassen. Das vergleichsweise hohe Gewicht sorgt dafür, dass der Aktivist mit allen Vieren fest auf der Erde steht.

Für 45 Euro steht der Aktivist für eine Festanstellung bereit.

Rainer Albrecht/yo

AUF EINEN BLICK

PRO *Metallmodell; sorgfältige Detaillierung; lenk- und schwenkbare Vorderachse*

KONTRA *Nicht ganz sauber eingepasste Kühlermaske*

PREIS *45 Euro*

URTEILE

Mit der Großbekohlungsanlage nach Hilbersdorfer Vorbild präsentiert Auhagen einen anspruchsvollen Bausatz für die Spur der Mitte.

Im Kleinen ganz groß



Es kann gebunkert werden: Auhagens Großbekohlung ist ein reizvolles Bw-Utensil.

Platz für einen richtig großen Ringlokschuppen haben wohl die wenigsten Heimanlagen, auch auf mancherlei Clubanlage wirkt er manchmal eher wie zur Schau gestellt. Da es im Modell aber auch gut mit Andeutungen geht, um Bw-Atmosphäre wiederzugeben, kann man sich mit ausschnittweiser Umsetzung bescheiden und beispielsweise den Ort der Bekohlung nachstellen. Dazu gibt es jetzt für TT das passende Modell von Auhagen.

Mit diesem Bausatz machen die Marienberger hinsichtlich Filigranität, aber auch in Richtung Schwierigkeitsgrad einen Schritt nach oben. Ein Einsteiger-Bausatz ist diese Großbekohlung sicher nicht.

Die Bauelemente sind verständlich gegliedert und die Montage dank klug gewählter Zusammenfassung vieler Teile in einem Spritzgussteil nachvollziehbar. In Bezug auf Abweichungen im Verlauf des Zusammenbaus, mögen es nur wenige Zehntelmillimeter sein und aufgrund des Verziehens schlanker Kunststoffteile nahezu unvermeidlich, ist die Konstruktion jedoch wenig tolerabel. Sind bestimmte Baugruppen bereits verklebt und das Folgeteil passt nicht (ganz), hilft nur nachzuarbeiten.

Die Anleitung gibt eine gute Richtschnur, doch ist die genaue Anbringung der Leitern und zum Teil der Geländer missverständlich dargestellt. Hier empfiehlt sich der gründliche Blick auf das Packungsbild. Neu ist die erstmalige Kombination von Kunststoff und gelasertem Karton, letzterer fand für sämtliche Geländer und Treppen Verwendung. Die Teile zeigen sich nicht empfindlicher als jene aus Kunststoff.

Hinsichtlich Gesamtidee und Detailtreue kann man Auhagen die gewohnt hohe Qualität bescheinigen. Da solche Bekohlungsanlagen ab den 1930er-Jahren in mehreren Bw entstanden sind, können sie ab Epoche II eingesetzt werden. Nette Zugabe ist ein Flyer des Sächsischen Eisenbahnmuseums in Chemnitz-Hilbersdorf, dem Ort der Vorbildkonstruktion. 35,90 Euro (empfohlen) sind angesichts der Konstruktion und der Qualität angemessen und fair.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Vorbildwahl; Gesamteindruck; Ausstattung; Filigranität*

KONTRA *Zum Teil missverständliche Anleitungsskizzen*

PREIS *35,90 Euro (UVP)*

URTEILE 4½ Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die sechsachsige E50 war die stärkste der Einheits-E-Loks der Deutschen Bundesbahn. Traditionsgemäß in Metall-Ausführung rollt Märklins H0-Modell an.

Kraft-Protz

Dank der Qualitäten der E50 braucht Märklin nicht zu befürchten, des Kunden Faust im Nacken zu spüren.

Stämmig und schier unzerstörbar wirkt die E50 im Vorbild und auch als Märklin-H0-Modell.

Da die E50 neu konstruiert wurde, darf man davon ausgehen, dass die Kompromisse bei der Ausführung gering ausfallen. Auch wenn die Loks zu den Einheitsloks zählen, gibt es doch diverse Unterschiede, die den Konstrukteuren nicht entgingen. So trägt E50045 vorbildgerecht Doppellampen, eine durchgehende Regenrinne am silbergrau lackierten Dach, Lüftergitter mit senkrechten Lamellen und Schiebefenster im Maschinenraum-Bereich. Der langgestreckte Lokkasten weist stimmige Proportionen auf und gefällt durch vorbildgerechte Gravuren. Die beim Testmuster teilweise verzogenen Trittgitter an den Stirnseiten bestehen aus etwas starkem Material und sitzen geringfügig zu tief. Das fällt auf, weil sich zwischen den Gittern und dem korrekt platzierten Zierstreifen ein Spalt zeigt. Dass der Zierstreifen die Lampenkästen einbezieht, ist falsch. Durch zwei unterschiedlich tief gravierte Scheiben imitiert die Maschinenraumverglasung gekonnt die Schiebefenster des Vorbilds. Die Fensterrahmen fielen aber etwas massiv aus. Der Blick auf die dreidimensional angedeuteten Armaturen wird dadurch aber nicht behindert.

Feine Detaillierung mit kleineren Schnitzern

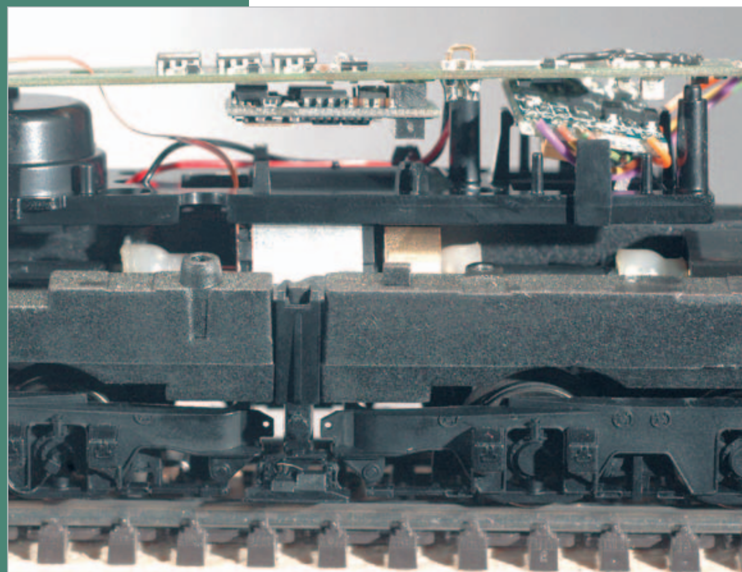
Die tief gezogenen Führerstände tragen eine sorgfältig gravierte Armaturentafel und ein separat eingesetztes Handrad. An den Frontscheiben ist die Heizeinrichtung erhaben angedeutet.

Die Drehgestelle gefallen mit scharfen Gravuren. Die Trittflächen der separat angesetzten Führerstandsaufstiege sind sogar mit Struktur versehen. Es fehlen Nachbildungen der beim Vorbild prägnanten Schienenräumer. Dass die Maschine vier flache statt zwei gewölbte und



Die Seitenansicht offenbart die stimmigen Proportionen der stämmigen Lok.





Während die Motorsteuerung direkt auf der Platine sitzt, ist der Decoder durch die Schnittstellenbuchse im Falle eines Defekts einfach zu tauschen. Auffällig sind die kompakten Abmessungen des kräftigen Drehstrommotors.

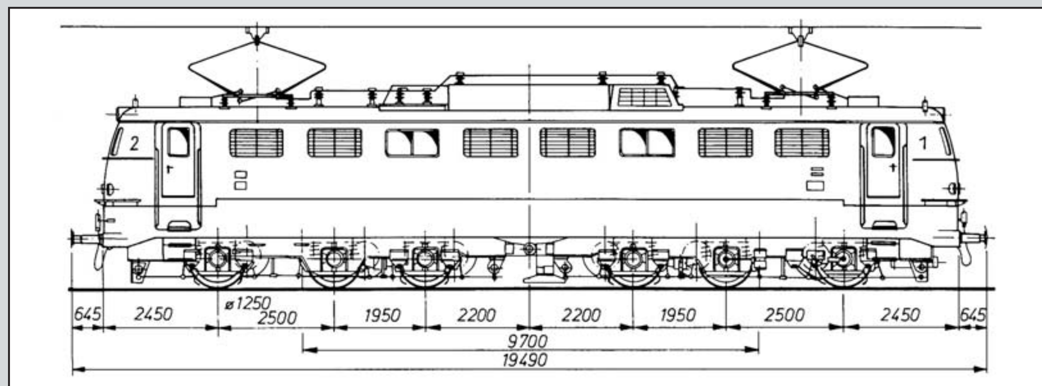
zwei flache Pufferteller trägt, fällt erst beim näheren Hinsehen auf. Die Pufferträger lassen sich mit passgenauen Schlauch- und Originalkupplungsimitationen versehen. Dazu muss man die Kupplungsaufnahme vorsichtig nach oben biegen und mit einer Zange herausziehen.

Dass der Hauptschalter auf dem Dach fein detailliert und zweifarbig lackiert ist, gefällt, dass er wie diverse andere Isolatoren ohne Verbindung zur Dachleitung sein Dasein fristet, gefällt weniger. Die Dachlüfteröffnungen sind wie die separat aufgesetzten Laufgitter scharf graviert. Einen guten Kompromiss zwischen Funktionstauglichkeit und Detaillierung gingen die Konstrukteure bei den vorbildgerecht von der E10 übernommenen Stromabnehmern ein. Die mittigen Befestigungsstege kann man mit etwas silbergrauer Farbe tarnen. Fein graviert zeigen sich die Stromabnehmer-Antriebe. Auch die für E 50 045 korrekten Sperrtopfantennen für den ➔

MESS- UND DATENBLATT



E50 der DB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: E50045 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: III
Katalognummer: 39500
Im Handel seit: August 2007
Andere Ausführungen: Trix-Ausführung für Zweileiter-Gleichstrom
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 546 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Beidseitig Märklin-Kurzkupplung in Normschacht
Normen: NEM, CE
Preis: 279 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Digital, „mfx"/Motorola
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse auf 12 Räder
Motor: Soft-Drive-Sinus-Drehstrommotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel gelb/rot
Digitale Schnittstelle: 21-polig



Mechanik

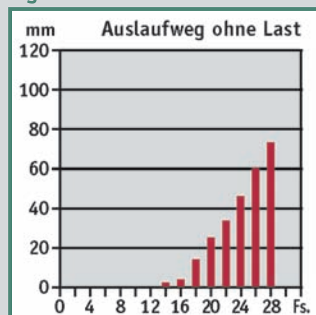
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 4 Achsen
Schwungmasse: Eine, ø 23 x 4 mm
Haftreifen: Vier
Zugkraft: Ebene: 184 Gramm (Zug mit 160 Achsen)
3 % Steigung: 171 Gramm (Zug mit 108 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: 2 Schrauben im Lokboden lösen und Gehäuse abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abschrauben der Platine und der Motorabdeckung zugänglich
Zurüstteile: Pufferträger-Zurüstteile
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteil-Liste
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

digital



digital



U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19490	224	224
Drehgestell-Achsstand	4450	51	51,5
Raddurchmesser	1250	14,4	14
Breite	3129	36	34,3
Höhe	4620	53,1	53,8
Abstand 2. zu 3. Achse	1950	22,4	22,5

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	6,7	1	–
Kriechen	6,9	5	–
U_{Nenn}	16	168	75
V_{max}Vorbild	13,6	100	28
V_{max}NEM	14,4	140	64

Zugbahnfunk finden sich oberhalb des dritten Spitzenlichts. Die Beleuchtung schimmert kräfig gelb, was verwundert, da die ebenfalls neue 218 warmweiße LED trägt. Auch hätte man sich die Möglichkeit gewünscht, das zugseitige Licht wie bei der 218 abzuschalten. Der Sounddecoder hält keine normalen Fahr-, sondern nur ein Lüftergeräusch und einen Pfiff bereit. Bei den Märklin-Zentralen „Mobile-" und „Central-Station" meldet sich die Lok selbstständig an, bei anderen Zentralen nimmt sie auf der Adresse 50 Befehle entgegen. Selbstverständlich lassen sich Adresse, Beschleunigung, Verzögerung und die Höchstgeschwindigkeit ändern.

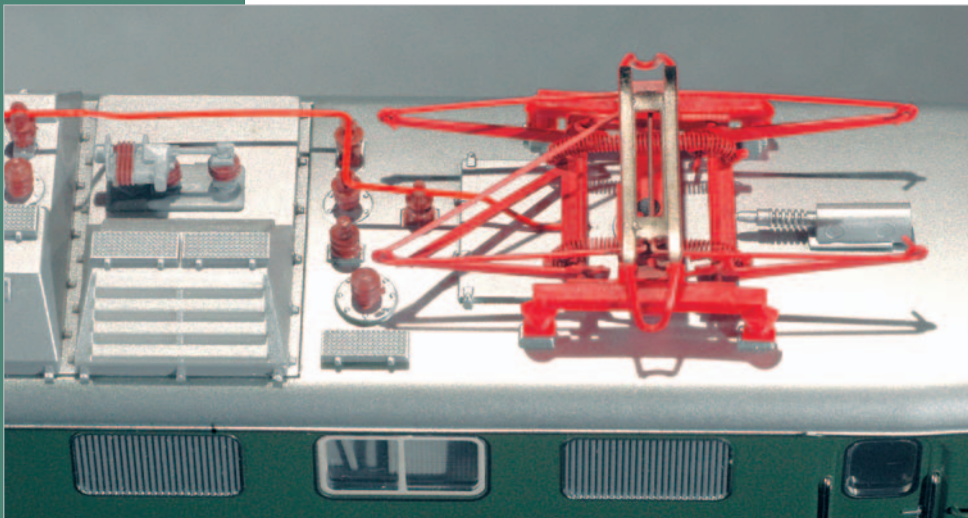
Die beim Vorbild auf Schildern sitzenden Teile der Anschriften sind im Modell zum Erzielen dieses Eindrucks mattschwarz unterlegt. Die lupenreine Beschriftung bezieht auch die Pufferträger ein.

Unter dem Gehäuse sitzt topaktuelle Märklin-Antriebstechnik. Der Soft-Drive-Sinusmotor treibt über ein Schnecke-/Stirnradgetriebe vier der sechs Achsen an. Da die mittlere, nicht angetriebene Achse gefedert gelagert ist, gibt es auch bei schlecht ausgerundeten Neigungswechseln keine nennenswerte Zugkraft-Unterbrechung. Die 546 g schwere E50 kann bei Bedarf 40 vierachsige Kesselwagen in der Ebene befördern. In der Drei-Prozent-Steigung dürfen es noch 27 sein. Der Verzicht auf eine Kurzkupplungskulisse hat keinen negativen Einfluss auf die Fahreigenschaften von Lok und Wagen. Der Abstand zwischen Lok und einem vierachsigen Rungenwagen mit Kulisse beträgt 4 mm.

Geräuscharmut und Taumelfreiheit bei jeder Geschwindigkeit ist eine weitere Stärke des Antriebskonzepts. Daneben freut sich der Digital-Bahner über die gelungen gewählten Einstellungen des „mfx"-Decoders. So richtig ge-

nießen kann man die Fahreigenschaften, wenn an der Zentrale 14 oder 27/28 Fahrstufen eingestellt sind. Mit einem breiten Langsamfahrbereich und trotz des überhöhten Maximaltempos von 196 km/h macht das Fahren der Lok selbst mit einer betagten 6021 von Märklin Spaß. 128 Fahrstufen an der „Central-Station" bedeuten dagegen unnötige Kurbelei. Angesichts der üppigen Platzverhältnisse unter dem Gehäuse ärgert das unnötig kleine Schwungscheibchen, das den Auslauf bei Stromunterbrechung auf ein Minimum reduziert.

Vom schwachen Auslauf abgesehen, sind die Fahreigenschaften auch im Analog-Betrieb sehr gut. Das Maximaltempo von 168 km/h, das bei 16 Volt anliegt, lässt das Modell auch auf Automatikstrecken nicht zum Hindernis werden und eine Minimalgeschwindigkeit von 1 km/h ermöglicht feinfühlige Rangiermanöver. Licht zeigt die Lok bereits ab einer Spannung von 4,5 V.



Der fein detallierte Hauptschalter steht ohne Kontakt zur Leitung auf dem Dach.

Mit der E 50 stellen die Göppinger ein ansprechendes H0-Modell der Einheits-E-Lok auf die Räder. Angesichts der Qualitäten der Maschine geht der Preis von unverbindlich empfohlenen 279 Euro vor allem im Vergleich mit einigen hauseigenen Dampfloks in Ordnung.

Jochen Frickel



Im Osten zu Hause

Was in Preußen die P8, war in Sachsen die XII H2: Ein Mädchen für alles. Beckmann TT nahm sich der 38.2-3, die man auch „Rollwagen“ nannte, für die Spur der Mitte an.

Sachsen benötigte für sein dichtes Streckennetz zu Beginn des 20. Jahrhunderts leistungsstärkere Lokomotiven als die bis dahin eingesetzten B-Kuppler. Baden, Bayern und Preußen hatten den Schritt zu 2'C-Maschinen bereits gewagt und insbesondere Preußen ab 1906 mit der P8 eine vielseitig einsetzbare Personenzugdampflok geschaffen.

Die Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz wurde mit der Entwicklung und dem Bau einer 2'C-Personenzuglokomotive beauftragt. 1910 lieferte das vormalige Hartmann-Werk die ersten zehn Maschinen an die Königlich Sächsische Staats-Eisenbahn. Ab 1916 erhielten die Loks einen höher liegenden Umlauf. Bis 1923 wurden jedes Jahr neue Loks geliefert, und die DRG ließ 1927 nochmals zehn Exemplare nachbauen.

Zwar setzte die DRG Ende der 1930er-Jahre in einigen hessischen und bayerischen Bw die 38.2-3 ein, doch ihre angestammte Heimat blieb Sachsen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Maschinen auch in brandenburgischen Bw stationiert.

Eine solche Maschine wählte Beckmann als Vorbild für das TT-Modell: Die 38 269, behei-





Mitte der 1960er-Jahre waren noch zahlreiche „Rollwagen“ in Sachsen und in Brandenburg im Einsatz, so auch 38 269.

Die freistehenden Stirnlaternen geben bereits ab niedriger Spannung warmweißes Licht ab. Der Lok liegen Zurüstteile bei.



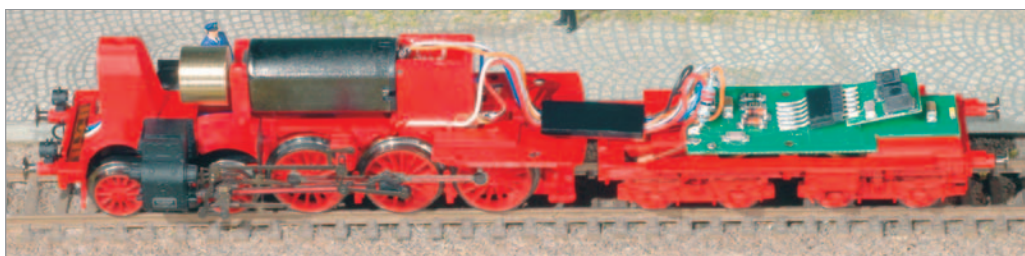
matet im Bw Ketzin. Doch ob in Brandenburg oder in Sachsen – die Lokomotiven waren vor Personen- und Eilzügen ebenso zu sehen wie vor Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP), Expressgut- und Nahgüterzügen sowie Leig-Einheiten. In Sachsen waren ihnen auch Schnellzüge nicht fremd.

Beckmann hat das Gesicht und die Formgebung der XII H2 gut getroffen und die gelungenen Proportionen des Vorbilds gekonnt auf das Modell übertragen.

Die Länge über Puffer ist korrekt. Möglich wurde dies, indem Beckmann auf die Nachbildung der Führerstandstüren verzichtet, so dass sich genug Spiel für die Verbindung von der Lok zum Tender ergibt. Lediglich der Gesamtachsstand der Lok fällt um einen Millimeter zu groß aus. Hier entschied sich Beckmann für einen vertretbaren Kompromiss aus der Möglichkeit, NEM-Radsätze zu verwenden und die Bremsbacken nachzubilden, einerseits sowie leicht abweichenden Maßen andererseits.

Für den Einsatz als Fahrmodell sind keine Zurüstteile anzubringen. Die Leitungen sind alle freistehend und filigran. Dennoch sind sie nicht übertrieben empfindlich; sollte das Modell versehentlich etwas zu derb angefasst werden oder auf die Seite fallen, passiert nichts. Beigelegt wurden Nassschiebebilder für Elektropfeile, wie sie die Maschinen für den Einsatz unter Fahrleitung aufwiesen.

Ausschließlich für die Zurüstung als Vitrinenmodell liegen Nachbildungen von Kupplungshaken sowie Brems- und Heizungsleitungen bei. Da in der Pufferbohle eine Leiterplatte (für die Stirnbeleuchtung) →

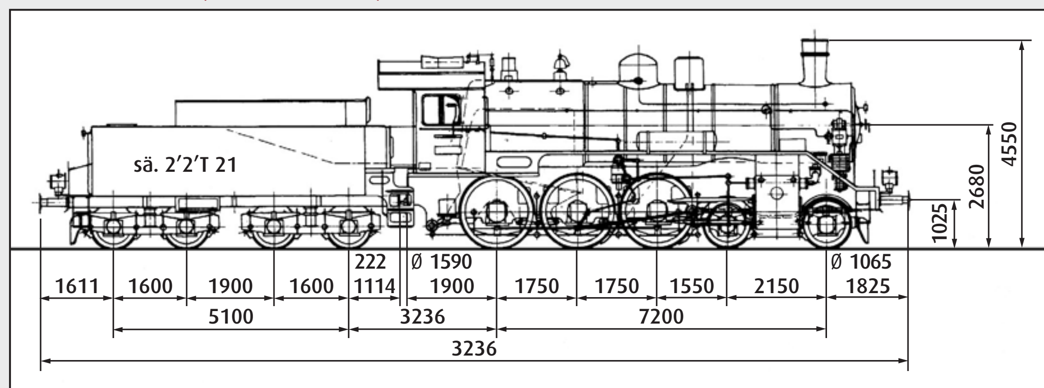


Ein Blick ins Innenleben: Für digitalen Fahrbetrieb kann im Tender ein Decoder mit sechspoligem Stecker installiert werden (re.).

Mess- und Datenblatt



BR 38.2-3 (sä. XII H 2) von Beckmann in TT



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Beckmann TT, Berlin
Bezeichnung: 38 269 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: TT/12 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: III
Katalognummer: 1018300
Im Handel seit: Oktober 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok und Tender aus Kunststoff, Leitungen aus Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 149 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 310 mm (empfohlen)
Kupplung: Neue TT-Standardkupplung; alte Bügelkupplung liegt bei
Normen: NEM, CE
Preis: 319 Euro (Empfehlung des Herstellers)

Elektrik

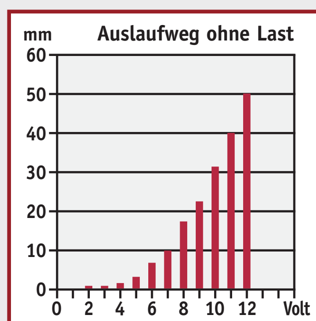
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf 2 Lok- und alle 4 Tenderradsätze
Motor: Fünfpoliger Mashima-Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: Sechspolig nach NEM 651

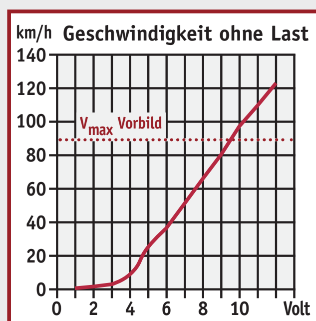
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle drei Kuppelachsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei, auf A-Radsatz
Zugkraft: Ebene: 40 Gramm (Zug mit mehr als 32 Achsen)
3 % Steigung: 30 Gramm (Zug mit mehr als 24 Achsen)
8 % Steigung: 25 Gramm (Zug mit 20 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Schrauben im Schornstein und unterm Führerhaus lösen, Lokgehäuse abheben; seitliche Schrauben im Tenderfahrwerk lösen, Tendergehäuse abheben
Innenteile: Motor, Getriebe und Platine sind nach Abnahme der Gehäuse gut zugänglich
Zurüstteile: Brems- und Heizungsschlauch- sowie Kupplungsimitationen (nur für Vitrinenmodell)
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 50 Prozent für TT

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	18972	158,1	158,1
Achsstand der Lok	7200	60	61
Treibraddurchmesser	1590	13,2	12,9
Achsstand des Tenders	5100	42,5	42,5
Höhe Schornstein über SO	4550	37,9	38,6

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	< 5	–
Kriechen	1,6	< 5	–
U_{Nenn}	12	122	50
V_{max}Vorbild	9,8	90	23
bei 50km/h	7	50	10

untergebracht werden musste, gibt es keine Bohrungen, sondern nur leichte Ansenkungen; man möge entsprechend umsichtig beim Ankleben sein!

Treib- und Kuppelstangen sowie die Steuerung sind brünierte Metallätzteile und tragen wesentlich zum guten Eindruck des Fahrwerkes bei. Der Rahmen selbst ist in einer Mischbauweise aus Metall und Kunststoff entstanden. Selbstredend ist der freie Kesseldurchblick gewährleistet.

Dass es Beckmann versteht, nicht nur formschöne und gut detaillierte, sondern auch für den Modellbahnbetrieb zuverlässige Fahrzeuge herzustellen, beweist einmal mehr die 38.

Der „Rollwagen" fährt mit kaum wahrnehmbarer Bewegung bei 1,6 Volt an; erst bei zirka 3 Volt werden dann 3 km/h messbar. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit (90 km/h) er-

Zuverlässig wie das Vorbild: Beckmanns „Rollwagen" in TT

reicht er bei 9,9 Volt, und bei 12 Volt fährt er mit 122 km/h, was bequem innerhalb der NEM ist. Die Lok lässt sich sehr fein regeln, sie neigt weder zum Springen noch zum Taumeln. Nach jeweils einer halben Stunde Einfahrtzeit je Richtung ist ein lediglich geringes Fahrgeräusch wahrzunehmen, und das, obwohl Metallzahnräder verwendet werden.

Ab 1,5 Volt leuchten die Front- oder die Tenderloklaternen in einem warmweißen Lichtton und das ist auch deutlich zu erkennen. Hier kann sich so mancher gestandene Hersteller etwas abschauen!

Auch die Zugkraft lässt keine Wünsche offen. Bei 40 Gramm in der Ebene (acht Vierachser) machte die Lok noch nicht schlapp, fünf Vierachser in der Acht-Prozent-Steigung sind ebenfalls aller Ehren wert. Dem Modelleinsatz sind jedenfalls kaum Grenzen gesetzt.

Die Anordnung von Motor und Getriebe ermöglicht es, die Stehkesselrückwand nachzubilden. Der Tender ist ebenfalls reich detailliert.





Die Beschriftung ist tadellos und verweist auf das Heimat-Bw Ketzin. Der Abstand Lok – Tender ist durch Weglassen der Führerstandstüren korrekt.

Wer an das Innenleben heran möchte, etwa für Wartungsarbeiten oder zur Digitalisierung, löse die Schrauben im Schornstein und unterhalb des Führerhauses sowie die beiden seitlichen Schrauben im Tenderfahrwerk. Danach liegen Motor und Getriebe in der Lok sowie die Platine mit sechspoliger Schnittstelle im Tender zu Eingriffen bereit.

Etwas länger als vom Hersteller beabsichtigt mussten die TT-Freunde auf diese Lok warten; technische Schwierigkeiten im Detail zwangen zur Überarbeitung. Man kann sagen, dass sich das Warten gelohnt hat. Beckmanns neuester Streich führt die Reihe qualitativ hochwertiger Fahrzeuge fort. Die Lok kostet 319 Euro.

Henning Bösherz

Ungeteilter Schwerpunkt Modellbahn: Christa und Harald Wiehn haben ihr eigenes Fernsehprogramm entwickelt.

KANAL Z

Ausgefallene Ideen sind das Markenzeichen Christa und Harald Wiehns aus Würzburg. Ihrem Lummerland folgt nun ein gemütlicher Fernsehabend, der freilich auch alle Zutaten fürs Spätprogramm oder das Frühstücksfernsehen bietet, garantiert jugendfrei und selbst für Kinder unter sechs Jahren geeignet!

Die Idee an sich ist nicht wirklich neu, aber die Lösung des Problems, dem alltäglichen Angebot der Flimmerkiste eine verträgliche Alternative abzuringen, bleibt gleichwohl beachtenswert: Der Kanal Z ist übrigens weder per Kabel noch über Antenne und Satellitenschüssel zu empfangen. Selbst Digital-Receiver-Boxen helfen da derzeit nicht weiter.

Wie auch? Schließlich stehen Teilinhalte des wiehnschen TV-Geräts zwar durchaus unter Strom, aber der ist ausgesprochen schwach und könnte notfalls auch von zwei 4,5-Volt-Batterien geliefert werden. Die Realisierung des Einfalls, in ein leeres TV-Gehäuse eine Anlage der Nenngröße Z einzubauen, ist zwar eine hoch spannende Angelegenheit, kommt aber ohne jegliche Hochspannung aus.

Das Hauptproblem erkannte Ehepaar Wiehn in der vom Gehäusekasten vorgegebenen geringen Tiefe. Schließlich sollte ja nicht lediglich ein einfaches Gleisoval gebaut werden, auf dem ein Zug gleich nach Verlassen des Haltepunkts auch schon wieder dort einläuft. Als Lösung bot sich eine in sich verschlungene Strecke, sozusagen eine eingeklappte, auf zwei Ebenen liegende Acht, an.

Die im verdeckten Teil der Kleinanlage erforderlichen Steigungs- und Gefällestreckenabschnitte wurden moderat geplant, um die Triebfahrzeuge nicht zu überfordern. Was die Durchfahrtshöhe der sich selbst querenden Strecke natürlich beschränkte. Da zudem die Errichtung einer Oberleitung ganz oben im Pflichtenheft stand, war millimetergenaues Arbeiten vonnöten.

Anlagenbasis und Bahntrassen bestehen aus acht Millimeter dickem Sperrholz, was der Anpassung der Märklin-Brückenelemente entgegenkam. Um eine glaubhafte Verwendung der Brücken zu erreichen, erhielt der Haltepunkt eine erhöhte Position, von der tiefer liegenden Straße über eine Treppe erreichbar.

Da das Bergmassiv aus Styropor besteht, erleichterte dies die Tunnelarbeiten erheblich. Für die Felsfeingestaltung griffen Christa und Harald Wiehn zu Moltofill und Palettmessern.

Die Anbindung des auf einem Bergkamm liegenden Bauernhofs sichert eine Steinbogenbrücke, die auf eine entwidmete Bahntrasse hindeutet und zum positiven Gesamteindruck der Z-Anlage beiträgt. Die im engen Tal sich duckenden Gebäude der kleinen Ortschaft sind sämtlich beleuchtet. Die Straße mit Abzweig besteht aus Gips, ihr Kopfsteinpflaster verdankt sie ritzender Handarbeit.

Auch um die Ausgestaltung der Anlage, die Begrünung ebenso wie das Arrangieren von Szenen, kümmerten sich Christa und Harald Wiehn gemeinsam. Das gilt nicht minder



Noch auf Kopfsteinpflaster kämpft sich der Kraftverkehr durch die Alpen. Autobahnen sind erst im Planungsstadium.



Während auf der Brücke ständig neue Garnituren zu sichten sind, wartet die 89 auf dem Stumpfgleis geduldig.

Anlagensteckbrief

In TV-Gerät integrierte Z-Kompaktanlage auf Platte
Maße: 0,45 x 0,35 x 0,46 m
Erbauer: Christa und Harald Wiehn
Bauzeit: 4 Monate
Epoche: III
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Analog mit lastabhängigem Jörger-Trafo
Gleislänge: Zirka 1,7 m
Gleismaterial: Märklin
Rollendes Material: Märklin, Railex
Anlagenthema: Eingleisige Gebirgsbahn
Vorbild: Kein konkretes; nach Urlaubsimpressionen aus den Alpen

für den Hintergrund: Statt einer der bekannten, käuflich zu erwerbenden Alpenkulissen entstand mit zarten Plakafarben ein individuelles Hintergrundbild, in dem die Grenzen ferner Gipfel und des Himmels verschwimmen.

Fragt man Harald Wiehn nach den Vorteilen dieses Fernsehprogramms, bekommt man mit unüberhörbarem mainfränkischen Dialekt erklärt: „Für einen eingefleischten Modelleisenbahner ist dies ein Programm, von dem man nicht genug bekommen kann. Und Wiederholungen sind aufgrund der verschiedenen Zuggarnituren auf ein Mindestmaß beschränkt!"

Und Programmabstürze verhindert die Frontscheibe, die zudem für Staubfreiheit und damit Betriebssicherheit sorgt. So kann man frei nach den gesammelten dramatischen Loriot-Geschichten um Müller-Lüdenscheid und Co. feststellen, dass es durchaus Alternativen zum Fernsehprogrammangebot gibt. *Matthias Fröhlich/hc*



Tatsächlich geht es in dem wohl bayerischen Alpental, Krokodil inklusive, durchaus realitätsnah recht eng zu.

In die Röhre geschaut: Das garantiert gewaltfreie Programm ist selbst für kleine Kinder unschädlich.

Fotos: Fröhlich

Steuer-Erklärung

Teil 5

Nachschieben, Vorspann, Auf- und Abrüsten? Kein H0-Problem: Mit Selectrix und ST-Train läuft Ottbergens Fahrbetrieb wie beim Vorbild.

Auf die Elektronik muss Verlass sein: Da ist sich das Team der Bad Driburger Modellbahnschau „MO187" einig. Und da fahren Karl Fischer, Norbert Sickmann und Frank Tiggelhoven mit den Selectrix-Decodern der 200er-Serie und der PC-Steuerungssoftware ST-Train, Version 3.0, im wahrsten Sinne des Wortes am besten.

„Bisher haben wir mit ST-Train 2.4 gesteuert. Die neue Steuerungs-Version ermöglicht es uns nun, auch Lokwechsel zu betreiben, Schiebedienst zu machen und die Zugbildung vorzunehmen", erläutert Karl Fischer die Hauptaufgaben. Der Initiator und Ideengeber der beeindruckenden H0-Großanlage rund um die einstige Jumbo-Hochburg Ottbergen hatte von Anfang



In der Ruhe liegt die Kraft: Nur scheinbar belanglose Szenen gehören zu den Stärken der Großanlage.

Hat auch schon bessere Tage gesehen: Die Schwarze ahnt wohl das baldige Ende dampfbespannter Züge.





Mit Vorspann: Einen schweren Kohlenzug aus dem Ruhrgebiet haben die beiden Jumbos am Haken.

an das erklärte Ziel, nicht nur das legendäre Bahnbetriebswerk samt Zugbildungsbahnhof, Lokwechselstation und Teilen der Strecke nach Bad Driburg möglichst originalgetreu in 1:87 nachzubilden, sondern auch den gesamten Bahnbetrieb jener letzten Dampfzeit um 1975 so realistisch wie möglich in miniaturisierte Bewegung umzusetzen.

Und das kann ST-Train, entwickelt vom Modellbahn-Technik-Team München (MTTM), leisten?

„Das ging teilweise schon mit der Version 2.4, aber 3.0 ist noch zuverlässiger und leistungsfähiger", bestätigen Karl Fischer und Norbert Sickmann, dem die Aufgabe zufiel, die neue Software im Dauerprobebetrieb auf Herz und Nieren zu testen. →



Bilder aus der Welt der Arbeit: Der Zimmermanns-Geselle lässt sich von dem Gaffer nicht stören.



Hinterhofidylle offenbart diese ungewöhnliche Rückseitenansicht des Ottberger Ringlokschuppens.

Angenehmer und augenschonender Nebeneffekt: Die Grafik wurde erheblich verbessert.

„Stimmt", sagt MTTM-Chef Reinhold Günther und ergänzt: „Einstellungen wie zum Beispiel Farben können direkt vorgenommen werden und zusätzlich zu den einzelnen Stellwerk-Bildern können diese nun verschoben werden."

Ein Blick auf den Bildschirm überzeugt. Es fährt sich in der Tat recht angenehm für den Mann an der Steuerung, genauer an der vom PC gestützten Steuerung.

„Das Grundprinzip ist wohl klar", wirft Diplom-Kaufmann Karl Fischer ein, „dass die Decoder die Befehle von der Steuerung entgegennehmen und die selber wiederum hat einen Fahrplan, der halt die entsprechenden Befehle an die Lokomotive weitergibt, sprich, Beschleunigung, Halt, Verzögerung und dergleichen."

„In der Fahrplaneingabe ist nun durch Symbole die Aktion schnell zu erkennen und durch Anklicken eines Sprungzieles kann zu dieser Aktion verzweigt werden", wirft Reinhold Günther ein und fügt hinzu: „Der Fahrplan muss nicht mehr kompiliert werden."

Aha, das Zusammentragen der Einzelinformationen kann also entfallen. Dagegen ist das Einrichten von Blockstrecken, nicht nur wegen der Vorbildorientierung, zweifellos unverzichtbar oder?

„Das ist richtig", antwortet Karl Fischer, fährt fort: „Wir haben die Anlage in Hunderte von Blöcken unterteilt – „Wie bei der echten Bahn", lässt sich Sickmann vernehmen – und wenn jetzt ein Block frei ist, dann ist er auf dem Bildschirm schwarz; wenn er dagegen rot ist, dann ist er physikalisch belegt." Fischer macht eine kurze Pause, um dann weiter zu erläutern: „Das bedeutet, dort befindet sich gerade ein Zug oder ein Triebfahrzeug. Ist der Block auf dem Schirm blau markiert, dann ist er logisch belegt, das heißt, dorthin fährt eine Lokomotive oder ein Zug."

„Logische Belegung und physikalische Belegung bedeuten auch gleichzeitig, dass ST-Train grundsätzlich in diese Abschnitte keine weiteren Fahrzeuge mehr einfahren lässt", ergänzt Norbert Sickmann. „Es sei denn", relativiert Karl Fischer, „man möchte eine Rangierfahrt machen, dann kann man das umgehen." Etwa durch Anklicken des Start- und Zielblocks, was dank der neuen Software auch ein direktes Einstellen der Fahrstraßen ermöglicht. „Und", fügt Reinhold Günther an, „nach dem Durchfahren



Belegungsrückmeldung: Jedes Triebfahrzeug und jeder einzelne Wagen werden erkannt

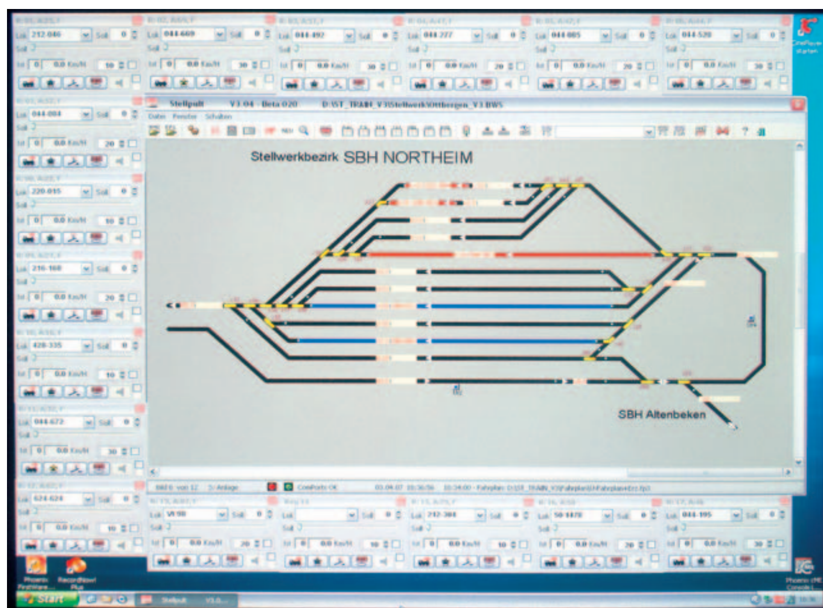
der einzelnen Blöcke einer Fahrstraße können diese automatisch freigegeben werden."

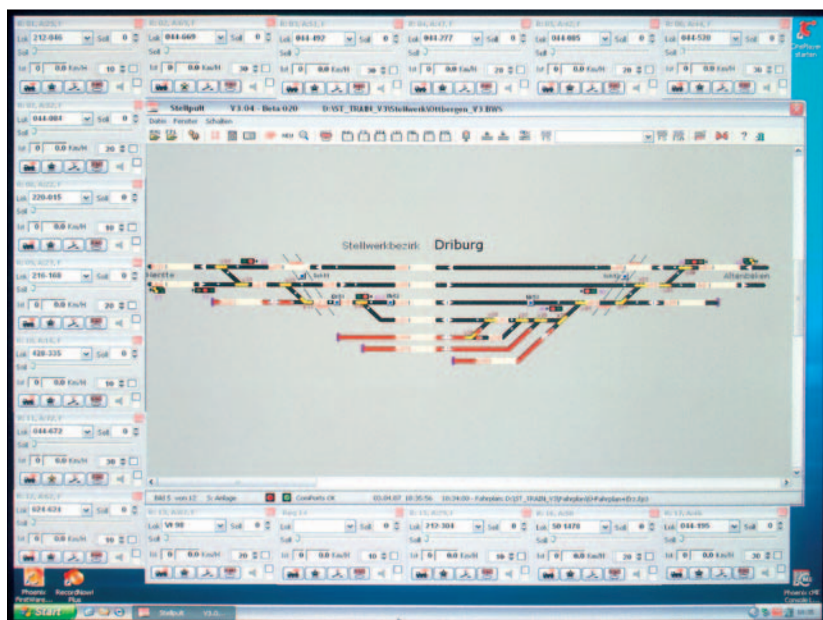
Das Erkennen der Blockbelegung setzt natürlich eine Belegtmeldung voraus. Und wie werden die aufgrund der vorbildgetreuen Gleisanlagen durchaus denkbaren Flankenfahrten verhindert?

„Lokomotiven und Züge melden zurück und zwar jedes einzelne Triebfahrzeug und jeder einzelne Waggon", erklärt Fischer geduldig. „Nehmen wir zum Beispiel den Bad Driburger Bahnhof und einen Fünf-Meter-Zug, der ja durchaus bei uns gefahren wird. Würde man jetzt nur die Lokomotive und den letzten Wagen rückmelden lassen, könnte Folgendes passieren: Wenn man auf Gleis 1 oder 2 Durchfahrt hat, kein Problem, der Block wird eben belegt, aber wenn man nun von 1 nach 3 fährt, dann kann man sich ja vorstellen, dass die Lok auf Gleis 3 gerade eingebogen ist und der letzte Wagen noch im Gleis 1 steht; der Block, der Gleis 2 betrifft, wird dem Rechner als frei angezeigt und", Fischer macht eine Kunstpause, „obwohl gerade ein Zug kreuzt!"

Ich verstehe: Der Rechner würde also Gleis 2 freigeben und eine Flankenfahrt wäre sozusagen vorprogrammiert. Und wie funktioniert die Rückmeldung rein technisch, respektive elektrisch?

„Die Lokomotiven werden schon allein dadurch erfasst, dass sie Stromverbraucher sind. In jeden Wagen haben wir einen →





Stellwerksbezirke am Bildschirm: Auf einen Blick ist zu erkennen, welche Blockabschnitte, Gleise und Fahrstaßen frei beziehungsweise belegt sind.



H0-Fern- und -Nahverkehr: Um 1975 ist die Bahnwelt noch in Ordnung zwischen Ottbergen und Bad Driburg.



Platzkonzert: Die Orchestermuschel sorgt regelmäßig für Klanggenüsse im Bad Driburger Kurpark.

Widerstand von zirka zehn bis 20 Kiloohm eingebaut und, um ganz sicherzugehen, haben wir das bei zweiachsigen Güterwagen an beiden Achsen und bei vierachsigen an der ersten und der vierten Achse gemacht", schildert Fischer.

Da kann eigentlich nichts mehr schiefgehen!

„Es sei denn", räumt der mittlerweile 34-Jährige ein und runzelt ein wenig die Stirn, „die Radsätze sind verschmutzt und ein nach einer Rangierfahrt abgestellter Wagen kommt so unglücklich zum Stehen, dass er sich wegen Kontaktunterbrechung nicht zurückmelden kann."

Das freilich ist bei gleich zwei mit elektrischen Widerständen versehenen Achsen höchst unwahrscheinlich. Außerdem werden Schienen und Fahrzeuge regelmäßig gereinigt. Das MO187-Team überlässt eben nichts dem Zufall!

Doch kehren wir zurück zur Steuerung respektive Steuer-Erklärung, die ausnahmsweise mal nichts mit dem Finanzamt zu tun



Den Eisernen Weg immer im Blick: Ottbergen lebt von und mit der Eisenbahn inklusive deren Siedlung.

Mit einem Kesselganzzug aus Northeim überquert der Ottberger Junbo den alten Viadukt über die Nethe.

Dichte Zugfolge im Blockabstand, gewürzt mit Stellwerker-Anekdote

hat. Die aktuelle Software-Version, speziell auf die Bedürfnisse der Bad Driburger Schauanlage zugeschnitten, hat auch bei der Kommunikation zugelegt: Bis zu neun Selectrix-Bus-Systeme an acht Com-Ports werden unterstützt. Die Anzahl der Fahrstraßen erhöhte sich von 511 auf 999.

„Wir können am Rechner übrigens auch manuell eingreifen, können beispielsweise Züge von Hand fahren", erinnert Karl Fischer daran, dass er in einer stillen Stunde auch schon mal selber den Lokführer gibt. Lacht dann, durchaus nicht verlegen, und meint: „Normalerweise hat das für uns keinen Sinn, weil wir eine solch hohe Zugdichte haben, dass wir zum Teil im Blockabstand fahren."

Da kann es vorkommen, dass gleich hinter Ottbergens Westausfahrt die Bremsen quietschen, weil das Signal Halt zeigt. „Dann haben wir fürs Publikum die hübsche Geschichte parat, dass der Lokführer den Stellwerker nicht gegrüßt hat und das nun die Retourkutsche ist", schmunzelt Karl Fischer.

Spaß muss eben sein! Und spätestens wenn sich die bereitgestellte H0-44 zum Vorspanndienst vor den wartenden Zug setzt und dieser bergwärts gen Schattenbahnhof Northeim anfährt, dann werden Erinnerungen wach, hat man den wuchtigen Drillingschlag der schwer arbeitenden Ottberger Jumbos wieder im Ohr.

Ich werde wiederkommen in den ehemaligen Bad Driburger Güterschuppen zu Karl Fischer und seinem wahrgemachten Traum! Und darauf ein Schluck „Schwarzer Geselle"! *Karlheinz Haucke*



Fotos: Tiedtke

MODELLBAHN AKTUELL

HERPA ▸ *Roman-Laster und Klassiker für Epoche III und IV*



Der hier vorgestellte Roman ist nichts für Leseratten, sondern ein rumänischer MAN-Lizenzbau, der ab den 70er-Jahren in Ost- und Westeuropa zu finden war. Die zweiachsige Sattelzugmaschine ist mit Pritsche-Plane- oder Heizöl-Sattelauflieger lieferbar. Sportwagen der Epoche III erscheinen als Zweiersets in der preisgünstigen Magic-Reihe. Superselten beim Vorbild war der Auto Union 1000 SP (Mitte). Gegen diesen Roadster dürfen Porsches 356 Coupé (rechts) oder das Cabrio des Pagoden-Mercedes 230 SL (2. v. rechts) geradezu als Großserienfahrzeuge gelten. Info: www.herpa.de.

MODELLBAHN DIGITAL ▸ *Verteiler für SLX und DCC*

Wer die „Mobile Station" von Märklin in Selectrix- oder DCC-Umgebung einsetzen oder einfach nur einen Booster anschließen möchte, für den bietet Modellbahn Digital den Multi-Verteiler SXV-PIC als Bausatz an. Info: Modellbahn Digital, Peter Stärz, Dresdener Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel. (03571) 404027, Internet: www.firma-staerz.de.



RIETZE ▸ *2007er-Iveco-Stralis in H0*



Eine Formneuheit ist die H0-Zugmaschine des Iveco Stralis (Bild), erhältlich in drei Lackierungsvarianten: Weiß, Schwarz, Silbermetallic. Der Neoplan-Tourliner rollt als „ÖBB-Postbus" an, während der Lion´s City von MAN den Linienverkehr beim MVV in der bajuwarischen H0-Landeshauptstadt aufnimmt. Info: www.rietze.de.

MOBA-ART ▸ *Holzbausätze in H0, 0 und I*



„Wir bieten Produkte, die Nischen auf dem vollen Markt des Modellbahnzubehörs besetzen sollen." Und deshalb, so Christian Bauer, einer der beiden Inhaber von Moba-Art, hat sich die noch junge Firma auf im Laserverfahren hergestellte Holzbausätze für die Nenngrößen H0, 0 und I spezialisiert. Das H0-Gartenhaus (Bild) ist eines der ersten Produkte. Info: Moba-Art GbR, Thomas Schmidt und Christian Bauer, Birkenstr. 8, 35099 Burgwald, Fax (06451) 7175884, E-Mail info@moba-art.de, Internet www.moba-art.de.

RAILTOP ▸ *Halbgepäckwagen ADmpsz der ÖBB in H0*



In gewohnt hoher Qualität rollt der mit Erster-Klasse-Sitzbereich und Gepäckabteil außergewöhnlich konzipierte ADmpsz (vorne) der ÖBB an. Ebenfalls im aktuellen Verkehrsrot-Grau erscheint der Speisewagen WRmz. Der Liegewagen Bcmz weist nun vorbildgerecht Nichtraucher-Schilder auf. Für den TEE-Zug Cisalpin beschafften die SBB französische INOX-Erste-Klasse-Wagen (hinten). Mit modernem Logo der Schweizer Post bedruckt, erscheint der Z4-Postwagen in weiß-gelber Lackierung. Um das Warten auf den legendären RAm zu verkürzen, kann man ja das 1000-Teile-Puzzle zusammensetzen, das ein Gemälde dieses Zuges zeigt. Info: Railtop, Eichaustr. 21, CH-9463 Oberriet, Tel. (0041)717613510, Internet: www.railtop.ch.

US-Corner

Die beiden Neuheiten von Kato und Athearn dokumentieren die Bauartunterschiede innerhalb der SD40-2 von EMD. Katos Modell der Burlington Northern (Bild 1) weist die kurze Schnauze auf und trägt Ditch-Lights (die beiden Lampen oberhalb des Kupplungsträgers, die abwechselnd leuchten). Die Ditch-Lights sind so geschaltet, dass sie analog und beim Bestücken der Lok mit einem Decoder auch digital funktionieren. Ohne solche Funktionen muss die SD40-2 (Bild 2) der Santa Fe auskommen. Sie hat zwar ein Blink-Licht auf dem Dach, doch leuchtet dieses dauerhaft. Dafür gefallen die durchbrochene Ausführung der Dachlüfter sowie die akkurate Lackierung des in der preisgünstigen Ready-to-roll-Produktlinie erscheinenden Modells. Derselben Kategorie gehört auch der Covered Hopper der Missouri Pacific an, der mit filigranen geätzten Trittrosten auf dem Dach begeistert. Kato- und Athearn-Modelle sind über Noch erhältlich (www.noch.com).

1

2

FINESCALE4ALL ▸ *Perronsignale in H0*

Bayerische Perronsignale bietet Finescale4ALL in feinster Metallausführung als H0-Bausätze an. Der bekannte Finescale-Spezialist Tobias Frydman stellt ein- und zweiflüglige Signale her. Info: Finescale4ALL, Kobellstr. 5, 80336 München, Internet: www.finescale4all.com.

NOCH ▸ *Dioramensets in H0*

Spielplatz, Park, Schrebergarten (Bild) und Holzplatz sind die Themenbereiche der diesjährigen All-In-Dioramensets für H0. Jede Packung enthält alles zur Gestaltung einer kleinen Szene: Eine handkolorierte Grundplatte aus Struktur-Hartschaum, diverse Figuren und das passende Zubehör. Die Grundplatte ist 17 x 12 cm groß und zwischen 1,5 und 3,2 cm hoch, so dass sich das Diorama auch einfach in bestehende Anlagen integrieren lässt. Info: www.noch.com.

WILKINSON ▸ *Tageblatt-O-Bus in H0*

Für das H0-O-Bus-Modell mit Solinger-Tageblatt-Werbung (Bild) stand der Bus 1, heute als einsatzfähiges Museumsfahrzeug in England, Pate. Als Beiwagen zu dem Henschel ÜH IIIs mit zwei Mitteltüren fungiert der seinerzeit als Räucherkugel bezeichnete Orion-Anhänger mit Wilkinson-Werbung (Bild). Auch diese Beigabe zum Wilkinson-Nassrasierer „Quattro Titanium“ ist als Set im Schlecker-Homeshopping erhältlich. Die Modellentwicklung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem O-Bus-Museum. Info: www.wilkinson.de, www.obus-museum-solingen.de.

MODELLBAHN AKTUELL

MICRO-METAKIT ▸ *05 003 in H0*



Die Kleinserien-Spezialisten bieten den Einzelgänger 05 003 im letzten Bauzustand mit kleinen Windleitblechen und in der eleganten Form nach dem ersten Umbau 1945 (Bild) an. Die Maschine ist im traditionellen Rot/Schwarz der DRG und DB (Bild), im Fotografieranstrich (DRG) und in einer Tarnlackierung (DRG) erhältlich. Wie bei Micro-Metakit üblich, besteht das perfekt detaillierte Modell komplett aus Metall und weist einen Antrieb mit Glockenankermotor auf. Info: Micro-Metakit, Schwestergasse 33, 84034 Landshut, Tel. (0871) 43457, Internet: www.micro-metakit.com.

BORN ▸ *Flügel für H0-Viessmann-Signale*

Für die Schweizer Signale von Viessmann in der Baugröße H0 fertigt der Kleinserien-Spezialist Born aus Rapperswil in der Schweiz fertig lackierte Metall-Flügel (Bild) als Tauschteile. Auch wer seine dreiachsigen (Fulgurex) oder vierachsigen (Metrop) SBB-Schnellzugwagen mit einer Kurzkupplungskulisse versehen möchte, wird bei Born fündig. Info: Modellbaustudio Born, Kluggasse 12, Postfach 1704, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041) (55) 2111303, E-Mail: info@modellbaustudio.ch.



PIKO ▸ *H0-Rungenwagen Rs 669 mit Beladung*

Mit zwei verschiedenen Ladegütern kann das H0-Modell nach Vorbild des Rungenwagens RS 669 der DB AG in Güterzüge eingestellt werden, entweder beladen mit einer Rolltreppe von Orenstein und Koppel oder bestückt mit Flanschrohren. Für TT-Bahner interessant ist die Herbstneuheit eines Kupplungsadapters für die Tillig-Kurzkupplung. Info: www.piko.de.

ARNOLD ▸ *DRG-18.5 und Wien-Oostende-Express*



Die S3/6 als DRG-18 535 (Bild) und der Wien-Oostende-Express, bestehend aus CIWL-Gepäckwagen (Bild), -Speisewagen und drei CIWL-Schlafwagen (Bild), feiern ihre Wiederauflage. Im ursprünglichen Weinrot und im Zustand der frühen Bundesbahnzeit rollt auch die E 19.1 wieder auf die N-Gleise. Hauptsächlich dem Transport von Schweine- und Rinderhälften diente das Vorbild des DB-Kühlwagens Tehs 50, der mit angesetzten, aber nicht lackierten stirnseitigen Aufstiegen seine Wiederauflage erlebt. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

TECHNOMODELL ▸ *Profilmesswagen in H0e*

Ein mit superfeinen Messingblechen bestückten Profilmesswagen, dessen Vorbild noch heute in Radebeul-Ost vorhanden ist, stellt Technomodell auf die H0e-Gleise. Das Kleinserienmodell ist selbstverständlich rollfähig und wird serienmäßig mit zusammengefalteten Profilmesstafeln geliefert. Info: Technomodell, Ing. Gerhard Walter, Kieler Str. 1a, 01109 Dresden, Tel. (0351) 8801991, Internet: www.technomodell.de.



ROLFS LÄDCHEN ▸ *Wasserturm-Umbau für Z*

Geätzte Geländer, Türen und Aufstiege sowie eine auf dezente Alterung abzielende neue Farbgebung zeichnen den Wasserturm samt Pumpenhäuschen (Bild) aus, den Rolf Papst anlässlich des Dampfabschieds bei der Deutschen Bundesbahn vor 30 Jahren für die Nenngröße Z anbietet. Der Umbau entstand auf Basis eines N-Modells von Faller. Info und Bestellung: Tel. (02867) 311356, Internet www.rolfs-laedchen.de.



NDETAIL ▸ *Gefahrgutlager und Signalbrücke in N*



Mit einer Mechanik zum Ansteuern von Formsignalen ist das N-Modell der eingleisigen Signalbrücke versehen. Die Bausätze sind kombinierbar, um zwei Gleise zu überspannen. Eine stählerne Trogbrücke mit filigranem Laufsteggitter in Neusilber-Ätztechnik verhilft eingleisigen N-Strecken zu Einschnitt-, Bach- oder Flussquerungen. Beim Gefahrgutlager (Bild) in Ziegelbauweise mit offenem Unterstand für Gasflaschen besticht das sehr feine geätzte Maschengitter. Wäsche auf der Leine ist ebenso willkommenes Anlagenausstattungselement wie die Fahrrad-Platine mit Herren-, Damen- und Kinderfahrrädern, Tandems, Klapprädern, Kinderroller und Bonanza-Rad. Info: Ndetail, Hasselbusch 108 b, 24558 Henstedt-Ulzburg, Tel. (04193) 968244, E-Mail info@ndetail.de, Internet www.ndetail.de.

AUHAGEN ▸ *Schmiede in H0, Klinik in N*



Eine ländliche Dorfschmiede im Fachwerkstil ist die Herbst-Hauptneuheit für H0 (Bild). Ebenfalls zur Ergänzung ländlicher Anwesen ist ein Taubenschlag nebst Ziehbrunnen geeignet. Eine kleine Stahl- und Maschinenfabrik bereichert TT-Anlagen. Im Maßstab 1:160 erwartet die St.-Marien-Klinik ihre Patienten. Für H0 und für TT einsetzbar sind Holzstrukturplatten, wie sie etwa bei der Verkleidung von Gebäuden Verwendung finden. Info: www.auhagen.de.

ICAR ▸ *Bagger-Varianten des T174-2 in H0*



Um die Resinmodelle des tschechischen Herstellers Icar ist es etwas ruhig geworden, doch nun erscheinen gleich mehrere Varianten des Baggers T174-2 in H0 (Bild) als Bausätze und als Fertigmodelle. Zu beziehen sind die Icar-Modelle unter anderen über Modellbahn Schildhauer, Brüggstr. 38, 17489 Greifswald, Tel. (03834) 3283, E-Mail: modellbahn-schildhauer@online.de.

TRIX ▸ *Reko-52 und E10.3 in N*



Mit der DR-Rekolok 528064 (Bild) als Einmalserie zeigt Minitrix die N-Flagge auch in den neuen Bundesländern. Ebenfalls in die Epoche III, allerdings zur Bundesbahn, gehört das Modell der Bügelfalten-E10 in der blauen Ursprungslackierung (Bild). Moderne N-Bahnzeiten repräsentiert der Mehrzwecktragwagen Lgjs599 mit Cargo-Beschriftung (Bild). Wie das Märklin-H0-Modell mit dem Soft-Drive-Sinus-Motor ausgerüstet ist die Neukonstruktion der digitalen Trix-E50, die analog, mit Trix Systems, Selectrix oder DCC betrieben werden kann. Zu den Neuentwicklungen nach Vorbild der UIC-Standardwagen gehört das H0-Modell des Holztransportwagens Roos639. Das Schwerpunktthema „Das Werk" wird nach den Kartongebäudebausätzen nun mit Autotransportwagen, bestückt mit Epoche-IV-Daimlern, sowie einem Rungenwagen Kbs443, beladen mit einem Mercedes-Benz-Bus 0302, bedient. Info: www.trix.de.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *Schwarze Cottbuser 363 in H0, neu konstruierte 53 in Z*



Die in den klassischen Dampflokfarben lackierte 363159-5 des DB-Instandhaltungswerks Cottbus hat Märklin für sein jüngstes H0-Modell (Bild) der Bundesbahn-V60 zum Vorbild genommen. Die rostgefeuerte 44100 des Bw Osnabrück wartet auf H0-Einsätze. Eine Z-Neukonstruktion ist das diesjährige Insider-Modell der DRG-Kondenstenderlok der Baureihe 53 (Bild), das auf einer Prototyp-Studie von Borsig beruht. Einen gelungenen Einstieg in die Spur I verspricht die digitale Startpackung mit Märklin Systems, die neben Central-Station, Trafo und einem Gleisoval mit Umfahrgleis einen kurzen Güterzug mit V60 sowie einen aus zwei DB-Umbaudreiachsern und einer Tenderlok der Reihe 78 bestehenden Personenzug enthält. Info: www.maerklin.com.

MAKAMO ▸ *Wasserturm „Waldheim“, H0 bis Z*



Nach Thüringer Vorbild und nach Zeichnungen des bekannten Eisenbahnbauingenieurs Günter Fromm macht sich Walfried Fehse an die Umsetzung des Bahnhofskomplexes „Waldheim“. Als erstes ist das Kartonmodell des Wasserturms (Bild) zu haben, der nach den bewährten Ma-Ka-Mo-Grundsätzen gestaltet wird und wie üblich für H0, TT, N und Z zu erhalten ist. Info: www.makamo-modellbogen.de.

WENZ ▸ *Weichenbausätze für Spur 0*



Wenz-Modellbau hat sein Sortiment an hochwertigen Bausätzen für den Gleisbau in Spur 0 um zwei Regelspur-Weichen erweitert. Lieferbar ist nun die exakt maßstäbliche Außenbogenweiche ABW 215-1:4,8 (Vorbild im Heilbronner Hauptbahnhof). Im Bahnhof Rostock findet sich die Doppelkreuzungsweiche DKW 190-1:9 (Bild). Bei beiden Weichenbausätzen kommen Rippenplatten der Form K und Schienenprofil S49 mit Sondernägeln, präzise geätzte Neusilberbauteile und Echtholzschwellen aus Abachi zum Einsatz. Info: Wenz-Modellbau, Schlehenweg 4/1, D-74348 Lauffen, Tel. (07133) 205935, Internet: www.wenz-modellbau.de.

JOUEF ▸ *141 P und OCEM-Wagen in H0*



SCHUCO ▸ *Magirus-Feuerwehr DL30 in H0*



Die Magirus-Feuerwehr DL30 mit Drehleiter und Doppelkabine (Bild) ergänzt das Sortiment der unverglasten Piccolo-Einsatzfahrzeuge. Einen spätsommerlich sportlichen Auftritt hat die Mercedes-Benz-SL-Flotte in der Edition 1:87 mit 280 SL Softtop, 300 SL Gullwing, 560 SL Cabrio, SL 600 Roadster und SL 600 Coupé. Der Porsche 356 A als Cabrio, das aktuelle Mercedes-Benz-Modell der GL-Klasse sowie der historische VW-Bus der ersten Generation in Kastenwagenausführung komplettieren die Pkw-Neuerscheinungen in H0. Die auf 1000 Stück begrenzten Piccolo-Miniaturen in annähernder H0-Baugröße geben sich diesmal sporthistorisch. Mit dem Opel Ascona A Rallye von Irmscher-Tuning wurde Walter Röhrl 1973 Vize-Europameister, als Werkswagen fuhr der Irmscher-Ascona 1974 sogar ganz nach vorn. Zwei Startnummern, ein Auto: An das „Dapferle", die Geschichte des Käfers von Paul Ernst Strähle aus Schorndorf auf der Mille Miglia im Italien des Jahres 1954, erinnern die beiden lindgrünen Brezelkäfer-Modelle mit den Startnummern 007 und 347. Info: www.schuco.de.

PREISER ▸ *Sitzende Reisende in TT*

Paare, davon eins mit Hund sowie sitzende Reisende sorgen für Zuwachs auf TT-Anlagen. Sollte den H0-Schwangeren schlecht werden, sind die Sanitäter schnell zur Stelle. Gegen den H0-Bevölkerungsschwund setzt der Inhalt des Säuglings-Sets zumindest unter der Lupe gut sichtbare Zeichen. Sitzende Personen bevölkern Bänke, Stühle, Schienen- und Straßenfahrzeuge in der N-Welt. Info: www.figuren.de.

FALLER ▸ *Campingplatz-Sets in H0*

Für hartgesottene Herbst- und Wintercamper gerade rechtzeitig kommt die Gütenbacher Auslieferung der verschiedenen H0-Sets mit Zelten, Wohnwagen und Wirtschaftgebäude zum Thema Camping. Ins selbe Schwerpunktthema gehört auch das Pfadfinderlager. Packungen mit Hängebirken und Schwarzpappeln sorgen fürs passende H0-Grün. Info: Gebr. Faller GmbH, Postfach 1120, 78148 Gütenbach, Tel. (07723) 6510, Internet: www.faller.de.



Die Epoche III bei der SNCF vertreten die H0-Modelle der Mikado-Dampflokomotive der Serie 141 P (Bild) und der OCEM-Wagen (Bild hinten) zweiter und dritter Klasse. Eine modernere Vertreterin der französischen Staatsbahn ist dagegen die Diesellok BB 66000 (Bild vorne) der zweiten Bauserie. Abnehmbare Steckschilder ermöglichen den Einsatz mit drei unterschiedlichen Loknummern. Info: www.hornby-deutschland.de.

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 30 JAHREN: *Von der Sowjetunion lernen...*



...hieß im Falle des Modellbahnwesens keineswegs Siegen lernen, denn wären nicht einige Erzeugnisse des Spielwarenkombinates Piko in die UdSSR exportiert worden, hätte es dort nur eine kleine Szene von Selbstbauern gegeben. Die gab es aber auch mit den Erzeugnissen aus der DDR, denn sämtliche Modellgebäude waren nun mal nach (ost-) deutschen Vorbildern geschaffen. So griff der Arzt Pjotr Gorbatsch aus Grodno zur Selbsthilfe. Für seine immerhin 3 x 1 Meter große H0-Anlage bastelte er das Empfangsgebäude, das es auf stattliche 62 x 14 Zentimeter Grundfläche bringt. Immerhin stattete er das Innere des Gebäudes mit Wartesaal, Fahrkartenschalter und Buffet aus. Figuren für seine Anlage schuf Pjotr Gorbatsch übrigens aus Knetmasse.

KIBRI

Übernahme durch RIRE

Die Wuppertaler Maschinenbaufirma RIRE hat zum 1. September 2007 das Böblinger Traditionsunternehmen Kibri übernommen. Ein gutes Omen? Warum nicht, immerhin entspricht „rire" im Französischen dem deutschen Verb „lachen". Der seit längerer Zeit in wirtschaftlichen Schwierigkeiten steckende Modellbahnzubehörhersteller jedenfalls sei, so war aus Böblingen zu erfahren, gerettet. Das gilt auch einschließlich der rund 50 Arbeitsplätze in Schopfloch. RIRE ist selbst Hersteller von Modellbahnzubehör und kooperierte schon länger mit Kibri. So bauten die Wuppertaler zum Beispiel Böblinger Bausätze in Funktionsmodelle um, Slogan: „Wir bringen Bewegung ins Spiel". Die Maschinenbaufirma erhofft sich von der Übernahme des Modellbahn-Zubehörherstellers vor allem eine wirtschaftlich sinnvolle Ergänzung des eigenen Geschäftsbetriebs.

TRIX

Überfällige Neuausrichtung

„Wir nehmen sehr viel Geld in die Hand, um für Trix eigenständige Modelle zu machen", erklärte Produktmanager Andreas Weiss auf der im Vorfeld der Göppinger Modellbahntage einberufenen Trix-Pressekonferenz im Göppinger Golfpark. „Wir wollen Trix neu und anders aufstellen", ergänzte Günter Kopp, jetzt Spartenleiter LGB/Trix, und ließ zugleich keinen Zweifel an der weiteren Präsenz in der Frankenmetropole: „Trix und auch die LGB werden einen Standort Nürnberg haben!" Der ist, so war zu erfahren, künftig unweit des abgebrannten Gostenhofer Lokschuppens zu finden. Was sich bei der diesjährigen Nürnberger Messe schon andeutete, nimmt jetzt systematische Formen an: Die Erkenntnis, dass der Gleichstrommarkt Trix-Übernahmen von Märklin-H0-Entwicklungen nur in Ausnahmefällen honoriert, schlägt sich in einer, freilich längst überfälligen Neuausrichtung nieder. Das bedeutet konkret, dass sich die Trix-Verantwortlichen auf alte Trix-Stärken besinnen und bei Eigenentwicklungen sowohl auf Fahrkomfort als auch auf Detaillierung und Maßstäblichkeit, inklusive dem Längenmaßstab, besonderen Wert legen wollen. Als Vorgeschmack auf 2008 wurden der Fachpresse ein kompletter ICE1, die modernste Generation der Doppelstockwagen sowie Lokmodelle der Traxx-Familie präsentiert.

Foto: Haucke



Blick auf die H0-Eigenentwicklungen 2008: Günter Kopp (lks) und Andreas Weiss u.a. mit dem ICE1 in korrektem Längenmaßstab.

MÄRKLIN

Besucherrekord in Göppingen

Rund 45000 Besucherinnen und Besucher kamen zum Modellbahn-Treff in die Märklin-Stadt Göppingen und sorgten für einen neuen Rekord. Zwei Tage lang herrschte in Märklin-City der Ausnahmezustand, drängten sich die Massen am 15. und 16. September bei herrlichem Spätsommerwetter durch die Innenstadt und unter anderem bei der Roadshow am Marktplatz. Auch das erstmals zum Programm gehörende Spielgelände im Stauffer-Park wurde gut angenommen. Wie immer animierten auch die Sonderzüge, teils mit historischen Triebfahrzeugen, zahlreiche Schaulustige zu einem Abstecher auf den Bahnhof. Am Vorabend des Modellbahntreffs begrüßte Märklin-Chef Axel Dietz geladene Gäste beim Preopening der Ausstellung von Spur-0-Raritäten in der Märklin-Erlebniswelt an der Ecke Reutlinger und Ulmer Straße. Dem Zauber dieser teils noch nie gezeigten Einzelstücke aus früher Märklin-Fertigung konnten sich selbst überzeugte Epoche-V-Modellbahn-Fans nicht entziehen.

Foto: Haucke



Seltene Spur-0-Exponate wie diesen frühen Modellbahnhof zeigt Märklin in seiner Erlebniswelt.

Foto: Wollny



Wo es dampft und zischt, behält man bei aller Neugier auf Papas Schultern den sicheren Überblick.

MODELLEISENBAHN GMBH

Eigentümerwechsel

● Wie die Modelleisenbahn GmbH am 19. September ihren Fachhändlern mitteilte, hat der Raiffeisenverband Salzburg die Mehrheitsanteile an dem Unternehmen abgegeben. Neuer Eigentümer ist der Unternehmer Franz-Josef Haslberger aus Freising, der – vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörde – 74 Prozent der Firma übernimmt. Bislang hat der Neu-Eigentümer keine Erfahrung im Spielwarenbereich, ist aber ein langjähriger Kunde der Raiffeisenbank. Die Modelleisenbahn GmbH sieht sich nach dem Konkurs von Roco im Jahre 2005 auf dem Weg der Konsolidierung, das Ausscheiden des Raiffeisenverbandes sei planmäßig geschehen. Der Umsatz von 31 Millionen Euro aus dem Geschäftsjahr 2006 soll 2007 noch um drei Millionen übertroffen werden. Auch unter dem neuen Eigentümer werden die Zentralfunktionen der Modelleisenbahn GmbH in Österreich bleiben, im Management soll es keine Veränderungen geben. Der vom Raiffeisenverband eingesetzte Unternehmensberater Leopold Heher bleibt nach erfolgreicher Sanierung des Unternehmens vorerst weiter tätig. Das operative Geschäft, für das weiterhin Reinhold Ott und Josef Wadislohner verantwortlich zeichnen, sowie laufende Verträge und Vereinbarungen mit Händlern und Zulieferern seien vom Eigentümerwechsel nicht betroffen.



LOXX BERLIN

Neu im Alexa

● Am 12. September um 9 Uhr öffneten die Loxx-Miniaturwelten ihre neuen Räume im Ausstellungs- und Erlebniszentrum „Alexa" direkt am Alexanderplatz. Vor gerade zweieinhalb Jahren nahm die Schauanlage ihren Betrieb auf, damals in den Kellerräumen in der Meinekestraße nahe dem Bahnhof Zoologischer Garten. Die 600 Quadratmeter große Anlage, auf der unter anderem die Berliner Bahnhöfe Zoo und Ostbahnhof zu sehen sind, musste zerlegt, transportiert und in den neuen Räumen wieder aufgebaut werden. Dabei hatte das Team einen anspruchsvollen Zeitplan einzuhalten: Einschließlich aller Arbeiten zur Neuinstallierung blieben gerade drei Monate Zeit. Die „Loxx am Alex" sind täglich von 10 bis 19 Uhr geöffnet.



MESSE-KALENDER

26.–28. OKTOBER 2007:
Eurospoor, NL-Utrecht.

1.–4. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

9.–11. NOVEMBER 2007:
Hobby, Freizeit, Spiele und Modellbau auf der Chemnitzer Herbstschau.

15.–18. NOVEMBER 2007:
Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.

16.–18. NOVEMBER 2007:
Modellbau West, Rheinberg.

23.–25. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Bremen.

23.–25. NOVEMBER 2007:
Modellbauwelt, Hamburg.

PIKO

Hofer Rollout der G-218

● Eine kapitale Größe hat Pikos neue Gartenbahn-Diesellokomotive 218 276-4 im Maßstab 1:29. Beim Rollout am 18. September 2007 im fränkischen Hof relativierte sich dieser Eindruck allerdings, als aus dem Werkshallentor von DB Regio Oberfranken zeitgleich neben dem 45-Millimeter-Gleis die große Schwester 218 141-0 brummte. Ortrun D. Wilfer und Pikos Inlandsvertriebsleiter Jens Beyer hatten bei der Präsentation allen Grund zur Zufriedenheit, denn zum einen hielt das Piko-Modell dem direkten Vergleich stand und zum anderen machte das Regentief während der Veranstaltung eine Pause. „Unser Modell wird wie schon der G-Taurus komplett in Thüringen gefertigt", betonte Ortrun D. Wilfer auf Nachfrage. Es wird ab Mitte Oktober an den Handel ausgeliefert, empfohlener Verkaufspreis 230 Euro! Die ausführliche Begutachtung durch den MODELLEISENBAHNER läuft bereits. Das Ergebnis wird in der nächsten Ausgabe präsentiert.



Haben gut Lachen: Ortrun D. Wilfer und Inlandsvertriebsleiter Jens Beyer nutzen beim Rollout der G-218 im oberfränkischen Hof erfolgreich ein kurzes Zwischenhoch im Regentief.

Foto: Haucke

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Das Dezember-Heft erscheint am 14. November bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

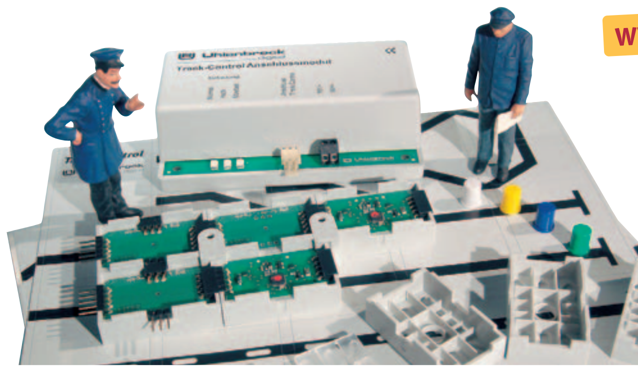


Foto: Frickel

MODULAR AUFGEBAUTES STELLWERK

Ohne Lötarbeit und Drahtverhau kommt Uhlenbrocks Gleisbildstellpult „Track-Control" für das Loco-Net aus.

DRILLINGSTAKT AUF BLANKENHEIM-RAMPE

Ruhe in der goldenen Aue: Vor 25 Jahren verklangen am Unterharz die wuchtigen Auspuffschläge der DR-Jumbos.



Foto: Norbert Simon

Foto: Wirtz



DAS FLEISSIGE LIESCHEN DER DB

Die Baureihe 218 prägt mit knapp 400 Serienloks noch immer den Dieselfuhrpark bei der Deutschen Bahn.

KOMPLETTIERUNG DER H0-56 234

Werkstatt-Teil zwei zum Weinert-Bausatz befasst sich vor allem mit der Detaillierung des Kessels.

Foto: Rainer Albrecht



WEITES LAND BEIM MEC DILL

Im Bahnhof Herborn träumt der Club in H0 von den unbegrenzten Möglichkeiten der USA.

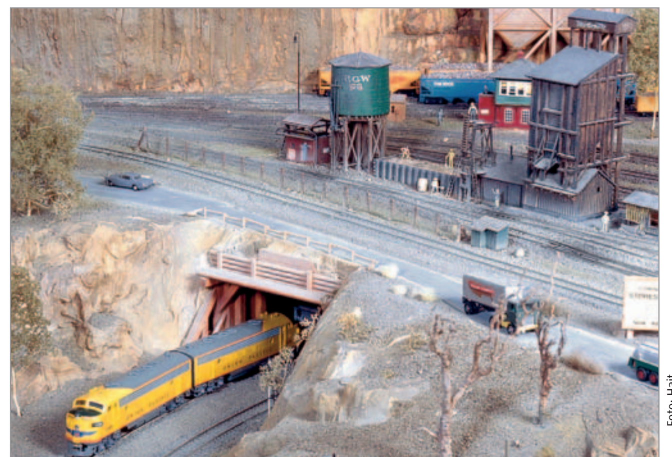


Foto: Hajt

Außerdem

Zweisystem-Mischbetrieb
Mit zwei Strom- und Digitalsystemen und einer Modulnorm verwirklicht Michael Robert Gauß eine H0-Nebenbahnanlage.

Belgische Stromlinie
Vor 45 Jahren endete der Planeinsatz der SNCB-Reihe 12.

Universaldiesellok der Bundesbahn
Große Marktübersicht zu den Modellen der Baureihe 218.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.